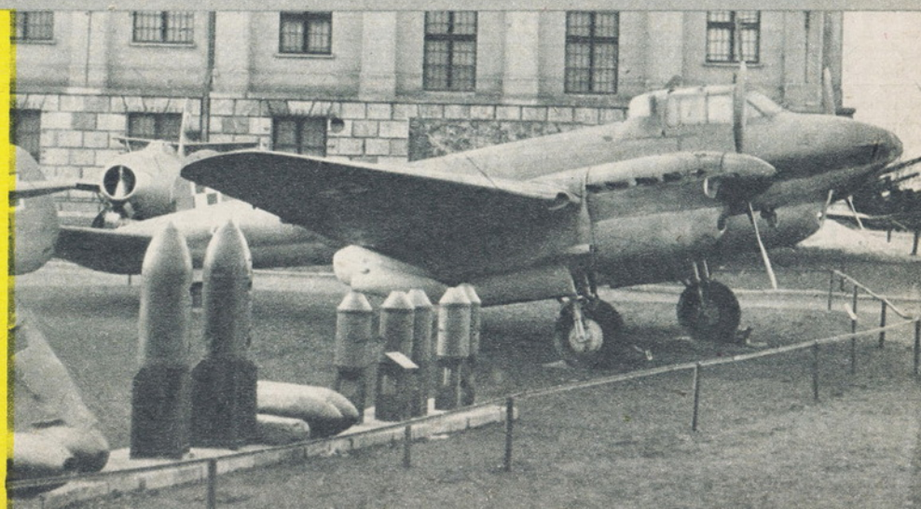
SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY NR 18 (1191) ● 5 MAJA 1974 ● CENA 3 ZŁ

Mija 29 lat od pamiętnego 9 maja 1945 roku, dnia zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami. O wkładzie, jaki w to zwycięstwo wniosło lotnictwo ludowego Wojska Polskiego, piszemy na stronach 4–5.

Na zdjęciach: Nowoczesne odrzutowe samoloty szturmowe Su–7 używane w lotnictwie PRL (wyżej) i nurkujące Pe-2 z czasów ostatniej wojny światowej, dziś w Muzeum Wojska Polskiego (obok).
Zdjęcia: St. Syndoman i A. Zięba



Na horyzoncie

DZIWNE zaiste, że nie zauważyliśmy dotąd, iż szybownicy polscy stracili na przełomie roku 1973—1974 światowe przodownictwo w ilości posiadanych diamentowych odznak szybowcowych. Dziwi to przede wszystkim dlatego, ponieważ od przeszło dwudziestu lat, do czego już przywykliśmy, nasi piloci mieli nieprzerwanie prymat w tym nieoficjalnym współzawodnictwie światowym. Był to też z reguły jeden z mocnych argumentów czołowej pozycji naszego szybownictwa w świecie przy wszelkiego rodzaju podsumowaniach i na konferencjach prasowych. Był i zresztą jest, bowiem fakt, że spadliśmy na drugie miejsce, nie daje jeszcze powodu do łez. Jednakże to, że od trzeciego miejsca dzielą nas już tylko trzy odznaki, jest sygnałem zmuszającym do zastanowienia i pewnych refleksji na temat zdobywania u nas diamentowych odznak szybowcowych.

Spójrzmy jednak na zestawienie, sporządzone przez Międzynarodową Federację Lotniczą na koniec 1973 r. o stanie ilości diamentowych odznak szybowcowych na świecie. Otóż na dzień 31 grudnia 1973 r. FAI zarejestrowała ogółem 1 359 odznak, z tego 146 zarejestrowano w ubiegłym roku. W rozbiciu na poszczególne kraje przedstawia się to następująco:

Kraj	Ilość odznak zdobyta w 1973 r.	Ogółem
NRF	57	301
Polska	20	277
USA	27	274
Francja	16	167
Austria	0	91
W. Brytania	10	34
Szwajcaria	1	26
Kanada	0	19
Czechosłowacja	0	19
Nowa Zelandia	0	16
Afryka Płd.	1	16
Belgia	3	15
Holandia	4	14
NRD	0	13
Włochy	1	12
Szwecja	0	11
Australia	4	10
Węgry	0	8
Argentyna	0	8
Finlandia	2	8
Jugosławia	0	7
Dania	0	4
Indie	0	2
Rumunia	0	2
Rodezja	0	1
Brazylia	0	1
Norwegia	0	1
Zambia	0	1
Izrael	0	1
Razem:	146	1359

Jak z tego zestawienia wynika, liczba krajów, które zarejestrowały diamentowe odznaki szybowcowe, zbliża się do trzydziestki. My mieścimy się w silnej czołowej trójce, z tym, że depczą nam już dobrze po piętach szybownicy amerykańscy. Czy obronimy drugą pozycję? — o tym zadecyduje chyba tegoroczny sezon. O trzecie miejsce możemy być na razie spokojni, ponieważ nad Francuzami mamy przewagę 110 odznak.

Trzeba więc walczyć w tym współzawodnictwie o godne naszych szybowcowych możliwości miejsce. Szanse są o tyle, że — jak nam wiadomo — mamy wielu pilotów z jednym i dwoma diamentami. Trzeba im tylko stworzyć możliwości szybkiego skompletowania diamentów. Może by więc systemem alertu powołać tzw. pogotowie diamentowe, na przykład w Lesznie, Jeleniej Górze, Nowym Targu, a może i gdzie indziej? Jak to rozwiązać? Niech fachowcy pomyślą i coś zrobią w tej sprawie, aby było lepiej.

My, w każdym razie, potencjalnym diamentowcom byśmy fali na niebie i pomyślnych wiatrów przychylili — przez cały okrągły rok. Wszak wiemy dobrze z wieloletnich doświadczeń pilotów, że zdobywanie diamentów... nie różami usłane.

Ikarus

IDEOWOŚĆ WIEDZA I NOWOCZESNA TECHNIKA

DZIENNIKARZE GOŚĆMI WOJSK OPK

12 kwietnia br. odbyło się na sesji wyjazdowej spotkanie Dowództwa Wojsk Obrony Powietrznej Kraju oraz Mistrzów Szkolenia Bojowego tych wojsk z dziennikarzami prasy centralnej i regionalnej. W spotkaniu wziął udział dowódca Wojsk OPK gen. dyw. pil. Roman Paszkowski oraz zastępca dowódcy Wojsk OPK do spraw politycznych gen. bryg. Jan Cieślik.

Program spotkania obejmował:
— informację dowódcy Wojsk OPK „Przeznaczenie i zadania WOPK w systemie obronnym PRL",
— projekcję filmu krótkometrażowego „Wojska Obrony Powietrznej Kraju",
— zwiedzanie obiektów i sprzętu wojskowego różnych rodzajów Wojsk OPK
oraz konferencję prasową.

Spotkanie było bardzo interesujące. Liczni dziennikarze w serdecznych, bezpośrednich rozmowach z przodującymi żołnierzami Wojsk OPK mieli okazję zapoznać się z ich odpowiedzialną, trudną, ale i ciekawą pracą. Oprócz posiadanych zalet cenionych w służbie wojskowej, młodzi żołnierze wyróżniali się też błyskotliwym dowcipem i ujmującym sposobem bycia. Nic więc dziwnego, że wciąż byli otoczeni ciasnym gronem dziennikarzy.

Z dużym uznaniem przyjęto informację o wielkim wkładzie Wojsk OPK na rzecz społeczeństwa cywilnego podjętym w czynie 30-lecia PRL. Mieści się tu wszystko: od pomocy przy budowie dróg i obiektów użyteczności publicznej do imprez kulturalnych oraz honorowego oddawania krwi. Wystarczy wymienić kilka liczb: zorganizowano ponad 600 koncertów, przepracowano prawie 530 tysięcy godzin przy pracach społecznie użytecznych, oddano ponad 5 100 litrów krwi — tego najcenniejszego leku.

Na zakończenie spotkania dowódca Wojsk OPK wręczył wyróżnionym dziennikarzom pamiątkowe kordziki, medale „Za Zasługi dla Wojsk OPK" oraz symboliczne upominki. Miło nam, że wśród wyróżnionych znalazł się nasz redakcyjny kolega JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Zdjęcie: DW OPK

Z LOTU

● **POLSKI** eksport usług agrolotniczych, prowadzony przez Zakład Usług Agrolotniczych przy WSK Okęcie, będzie w tym roku rekordowy. Obejmie on bowiem prace na obszarze ok. 3 milionów hektarów w Egipcie, Sudanie, Etiopii, Algerii i Libii (Afryka) oraz w Pakistanie (Azja). Ochrona plantacji bawełnianych stanowić będzie ok. 80 procent eksportu wszystkich usług agrolotniczych. Ogółem w pracach tych uczestniczyć będzie ponad 80 samolotów, głównie typu An-2.

*

● **NA NAJWYŻSZYM** szczycie Gór Sowich — Wielkiej Sowie (1 015 m) wybudowane zostanie w najbliższych latach pierwsze w Polsce, nowoczesne górskie obserwatorium astronomiczne. Jego gospodarzem będzie obserwatorium astronomiczne Uniwersytetu Wrocławskiego — placówka specjalizująca się w badaniach fizyki Słońca i astrofizyki.

*

● **GAZETA** „Wiadomości Fabryczne", pismo Samorządu Robotniczego Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Rzeszowie, ukazała się 10 kwietnia br. po raz 700. Gazetka ukazuje się co dziesięć dni, a na 700 numerów złożyły się bez mała 23 lata służby dziennikarskiej zespołu redakcyjnego w macierzystym przedsiębiorstwie i dla przedsiębiorstwa zasłużonego dla polskiego przemysłu lotniczego. Nasze gratulacje dla kolegów z „Wiadomości Fabrycznych"

*

● **LOTNICY** aeroklubów oraz Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie patrolują lasy województwa kieleckiego, aby zapobiegać pożarom obszarów leśnych, których wzrost zanotowano ostatnio ze względu na panującą suszę.

*

● **MAJOR** pilot I kl. — **Krzysztof Kaczanowski** — trzykrotny mistrz Polski w zawodach śmigłowcowych, przeszedł z Wojsk Lotniczych do rezerwy i pracuje obecnie w Zespole Lotnictwa Sanitarnego we Wrocławiu. Lata na turbinowym śmigłowcu sanitarnym Mi-2.

*

● **W ZAKŁADZIE** Mechaniki Cieczy i Gazów Instytutu Podstawowych Problemów PAN opracowano, sięgając do wcześniejszych własnych prac, metodykę wyznaczania prędkości krytycznej. Posłużyła ona do wykonania pełnych obliczeń flatterowych dla nowego polskiego samolotu rolniczego. W obliczeniach tych uwzględniono m. in. niestacjonarne siły aerodynamiczne działające na wszystkie powierzchnie nośne samolotu. Obliczenia flatterowe o takim zakresie nie były dotychczas w Polsce wykonywane. Ich programy zostały przekazane Ośrodkowi Badawczo—Rozwojowemu — Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „Delta" w Mielcu.

*

● **ZNANY** działacz Klubu Seniorów przy Aeroklubie Grudziądzkim, **Roman Mechliński**, wygłosił w Oddziale Powiatowym PAX w Grudziądzu prelekcję na temat „Udział grudziądzkich szkół lotniczych w rozwoju polskich skrzydeł", która spotkała się z żywym zainteresowaniem

*

● **ŻOŁNIERZE** i pracownicy cywilni poznańskiej drukarni Dowództwa Wojsk Lotniczych podjęli i wykonują z powodzeniem wiele wartościowych zobowiązań dla uczczenia 30-lecia PRL. Mają one charakter szkoleniowy i produkcyjny. Zwiększone zadania realizowane są m. in. drogą usprawnień oraz przez wzrost wydajności pracy. Ponadto załoga drukarska weźmie udział w pracach porządkowych na terenie Poznania.

*

● **NAKŁADEM** Wydawnictwa MON ukazała się książka **Edmunda Staniewskiego** i **Ryszarda Pawlikowskiego** „15 lat podboju Kosmosu 1957—1972". Stanowi ona informator zawierający podstawowe wiadomości dotyczące działalności człowieka w Kosmosie w latach 1957—1972. Cena 90 zł.

*

● **CZASOPISMO** „Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego" (wewnętrzne nieodpłatne), wydawane przez Branżowy Ośrodek ITE Lotnictwa Cywilnego przy współudziale Zakładowego Ośrodka ITE przy PLL LOT (redaktor — **Jerzy Osiński**), przynosi po raz pierwszy, w zeszycie nr 51, obok informacji o danych przewozowych LOT i ruchu w CPL na Okęciu, również informacje o działalności lotnictwa sanitarnego w Polsce w latach 1970—1973 oraz o Aeroklubie PRL (1970 — 1973).

*

● **W POŁOWIE** kwietnia br. przebywał w Warszawie inż. **Mohamed Jabiry**, dyrektor w Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji w Maroku. Jest on absolwentem MEL Politechniki Warszawskiej. Studia skończył w 1970 r. i był na praktyce w PLL LOT. Ożenił się z Polką. Od 2 lat pracuje w marokańskim DLC Ministerstwa Komunikacji w Rabacie, jest doradcą ministra d/s lotnictwa cywilnego i z racji swej funkcji nadzoruje działalność marokańskiego lotnictwa sportowego. W czasie pobytu w naszym kraju inż. M. Jabiry był w Aeroklubie PRL i odwiedził naszą redakcję. Jest gorącym rzecznikiem współpracy lotników sportowych Polski i Maroka i złożył w tej sprawie pewne propozycje w APRL. Jak nas poinformował, w Maroku działa 10 aeroklubów, zrzeszających około 1 000 sportowców lotniczych. Sam jest pilotem samolotowym i — dodajmy — dobrze mówi po polsku. **(y)**

*

● **AEROKLUB** Częstochowski zorganizował projekcję filmów lotniczych towarzystw lotniczych, mających swe oddziały w Polsce. Czynna była także od 16 kwietnia br. wystawa wydawnictw reklamowych tych towarzystw jak również modeli niektórych samolotów pasażerskich.

*

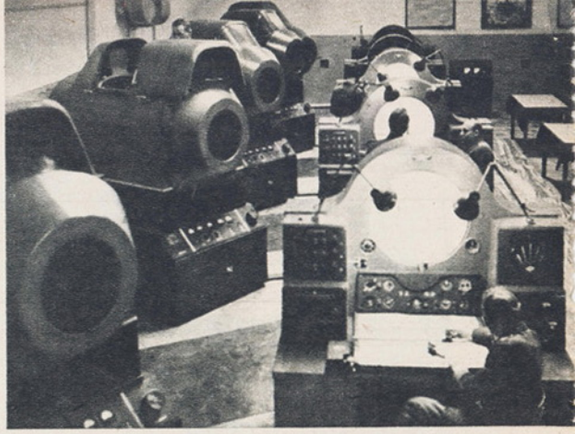
● **W PIERWSZYM** kwartale br. Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku opuściło 38 szybowców typu „Pirat". Do końca bieżącego roku załoga WSK wyprodukuje 170 egzemplarzy. Szybowce te w większości przeznaczone są dla odbiorców zagranicznych.

*

● **W KINACH** dużym powodzeniem cieszy się barwny film fantastycznonaukowy, szerokoekranowy i szerokoformatowy, produkcji NRD „Eolomea", reżyserii Hermanna Zschoche przy współpracy filmowców radzieckich i bułgarskich. Film opowiada o poszukiwaniu zaginionych transportowych statków kosmicznych. Wprowadzenie do tego gatunku filmu elementów humoru i kryminału podnosi jego walory rozrywkowe.

(m)

O NOWY MODEL KSZTAŁCENIA PILOTÓW



Zdjęcie: WAF — St. Iwan

NA VI Zjeździe Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej wytyczono wielki i ambitny program rozwoju kraju, taki jakiego nie miało dotychczas żadne polskie pokolenie. Zdawano sobie przy tym sprawę, że główna rezerwa rozwojowa społeczeństwa tkwi w ideowo-moralnych i intelektualnych możliwościach ludzi pracy. W tym szeroko zarysowanym programie poczesne miejsce przypadło sprawom oświaty i wychowania młodego pokolenia. Całokształt problemów przygotowania i wychowania człowieka — budowniczego socjalizmu, rozpatrzony został na VII Plenum KC PZPR. Tezy przyjęte przez plenum stały się podstawą do podjęcia przez Sejm PRL uchwały „O zadaniach narodu i państwa w wychowaniu młodzieży i jej udziale w budownictwie socjalistycznej Polski". Tym samym zaakceptowano program stopniowego upowszechniania wykształcenia średniego i reformy systemu edukacji narodowej.

Okres najbliższych 4 lat wypełnią intensywne prace przygotowawcze nad reformą. M. in. zmianom ulegają programy nauczania w szkolnictwie, a sieć i profil szkół zawodowych dostosowywane są do potrzeb poszczególnych pionów gospodarki narodowej. Liczne są przedsięwzięcia w zakresie doskonalenia pracy dydaktycznej i wychowawczej szkół, rozszerzenia ich współpracy z rodziną i środowiskiem. W końcu przyszłego roku przewiduje się przedłożenie Sejmowi projektu ustawy o systemie edukacji narodowej, który określi m. in. szczegółowe założenia organizacyjno-programowe 10-letniej powszechnej szkoły średniej. Realizacja reformy rozpocznie się w 1978 r. Zakłada się, że powinno się ją przeprowadzić w ciągu 5 lat.

Jedną z pierwszych uczelni, która wyszła naprzeciw zamierzonej reformie szkolnictwa, jest Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego w Dęblinie, która jak wiadomo kształci przede wszystkim pilotów i nawigatorów dla Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Powszechna szkoła 10-letnia wymagać będzie dostosowania do niej programów nauczania także lotniczego szkolnictwa wojskowego. W WOSL opracowano już wstępne warianty przyszłego pokolenia lotników.

W jakim kierunku idą proponowane zmiany w lotniczym szkolnictwie wojskowym przy powszechnej szkole 10-letniej? Jakich korzyści spodziewać się może lotnictwo wojskowe w nowym systemie szkolnictwa? Próbując odpowiedzieć na te i podobne pytania, już na wstępie trzeba się zastrzec, że jak dotąd nie wynaleziono idealnego modelu kształcenia kadr. Chodzi więc o wybór optymalnego wariantu, który będzie obowiązywał w wojskowym szkolnictwie lotniczym w latach osiemdziesiątych.

Jednym z najważniejszych problemów wojskowego szkolnictwa lotniczego jest, i zapewne będzie, zapewnienie sobie odpowiedniej ilości kandydatów na pilotów, spełniających wysokie wymagania pod względem fizycznym i umysłowym. Wstępnie opracowano w WOSL kilka projektów rekrutacji kandydatów na lotników i ich szkolenia w uczelni wojskowo-lotniczej. A oto jeden z nich, który wydaje się najbardziej interesujący.

Kandydaci na przyszłych lotników wojskowych kształciliby się w liceach ogólnokształcących, ukierunkowanych lotniczo. O przyjęcie do takich liceów mogliby się starać uczniowie 10-latki, już po ukończeniu 6 klasy. W ciągu następnych 4 lat nauki uczniowie liceum, poza kontynuacją kształcenia ogólnego, mieliby możność zapoznania się z teorią i praktyką lotniczą. M. in. w tym okresie przeszliby szkolenie modelarskie oraz spadochronowe i szybowcowe. Absolwenci takiej, ukierunkowanej lotniczo 10-latki (liceum lotniczego), rozpoczynaliby 2-letnie studia teoretyczno-techniczne w uczelni wojskowo-lotniczej (WOSL), mając równolegle zapewnioną możliwość treningu lotniczego (np. w Aeroklubie Orląt, istniejącym przy WOSL w Dęblinie). Dwa następne lata studiów poświęcone byłyby głównie szkoleniu na samolotach wojskowych, z tym iż pierwsze pół roku przeznaczone byłoby na teorię, a pozostałe półtora roku — na praktykę w powietrzu. Po tym okresie, a więc po 8 latach ścisłych kontaktów z lotnictwem, w tym 4-letniej nauki w liceum lotniczym i 4-letnich studiów w wyższej uczelni wojskowo-lotniczej (WOSL), kończyliby swą edukację szkolną piloci transportowi, nawigatorzy i oficerowie polityczni. Piloci wojskowych samolotów odrzutowych, już jako oficerowie (podporucznicy), doskonaliliby jeszcze swoje umiejętności na ostatnim piątym roku Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

W efektownym opanowaniu wiedzy i umiejętności młodym pilotom pomagałaby oczywiście wysoko kwalifikowana kadra pedagogów oraz nowoczesne pomoce naukowe. Sam program nauczania byłby pozbawiony dydaktycznego encyklopedyzmu, obciążającego dotąd słuchaczy zbyt dużą ilością mało przydatnych lub po prostu zbędnych informacji. Absolwent WOSL w jej przyszłym, proponowanym obecnie kształcie, byłby więc nie tylko oficerem, inżynierem i pilotem wojskowym o wysokich kwalifikacjach, ale także człowiekiem bardzo młodym, bo liczącym zaledwie 21 lat, a więc o dobrych kilka lat mniej niż obecnie. Ma to niemałe znaczenie, jeśli się weźmie pod uwagę, że żywotność zawodowa pilota nowoczesnych samolotów wojskowych jest bardzo ograniczona górną granicą wieku.

Jak więc widać, proponowany model nauczania i szkolenia lotników wojskowych bazuje na wieloletnim, ścisłym kontakcie z kandydatem na pilota czy nawigatora. Model ten wywodzi się m. in. z doświadczeń istniejącego od września 1972 r. Liceum Lotniczego przy WOSL w Dęblinie. Liceum to cieszy się niesłabnącym powodzeniem. Już w roku jego otwarcia zgłosiło się 429 chętnych. Ich ilość nieustannie rośnie. Obecnie na jedno miejsce w tym eksperymentalnym liceum przypada kilkunastu kandydatów. Dotychczasowe doświadczenia wskazują na małą „wykruszalność" uczniów. Pozwalają także mieć nadzieję że 80—90 procent z nich, po ukończeniu liceum, będzie odpowiadać wszystkim kryteriom, stawianym kandydatom na pilotów wojskowych i podejmie naukę w WOSL. Podkreślić tu warto, że kandydaci do Liceum Lotniczego w Dęblinie rekrutują się głównie z małych miast i wsi. Dużo jest też dzieci kadry zawodowej lotnictwa.

Dodać należy, że spośród dotychczasowych maturzystów, zgłaszających chęć wstąpienia do WOSL, tylko kilka procent (!) odpowiada warunkom stawianym kandydatom na pilotów wojskowych i podejmuje naukę w Szkole Orląt.

Wiele więc przemawia za przedstawioną tu propozycją modelu kształcenia pilotów wojskowych. Tym bardziej że projekt ten nie wyklucza jeszcze innych sposobów atrakcyjnego przyciągania do lotnictwa zdrowych i zdolnych chłopców. Wielką rolę w tym procesie powinny w dalszym ciągu spełniać aerokluby (m. in. szkolenie w ramach LPW), z których kandydaci do lotnictwa wojskowego, jak wykazała dotychczasowa praktyka, górują zdecydowanie nad kandydatami bez przygotowania lotniczego. Spore nadzieje na przyszłość, jeśli chodzi o kandydatów do WOSL, wiąże się z nowo organizowanymi Szkołami Młodych Orląt. Skupiać one mają, na zasadach dobrowolności, uczniów dwóch ostatnich klas niektórych liceów, istniejących w pobliżu lotniczych garnizonów wojskowych. Na ich program składać się mają pozalekcyjne zajęcia lotnicze oraz wakacyjne szkolenie spadochronowe.

Przedstawione tu propozycje nie wyczerpują oczywiście problemu przyszłego modelu wojskowego szkolnictwa lotniczego, w nowo projektowanym systemie oświaty. Wiąże się z tym, poza opracowaniem procesu szkolenia pilotów, także wiele innych spraw, jak chociażby podnoszenie kwalifikacji kadry dydaktycznej, zapewnienie coraz doskonalszych pomocy naukowych czy rozbudowa bazy szkolnej. Niemniej, opracowane już propozycje wskazują na umiejętność perspektywicznego myślenia i na znaczenie, jakie przykłada kadra dydaktyczna WOSL, wspierana przez dowództwo Wojsk Lotniczych, do tego aby kształcić pilotów wojskowych coraz lepiej, efektywniej a także, w ogólnym bilansie — oszczędniej.

Jest w opracowanych projektach jeszcze kilka spraw nie dopowiedzianych, trudnych częstokroć do szczegółowego przewidzenia w przyszłej praktyce, o których jednak pamięta się, które ma się na uwadze. Czy, na przykład, 8—9 lat nauki ucznia-podchorążego, wdrażanie go do życia według rytmu wojskowego i przebywanie w wojskowym środowisku nie spowoduje pewnego wyizolowania młodego człowieka z grona rówieśników, pobierających naukę w środowiskach cywilnych? Czy więc wyjściem byłaby szkoła środowiskowa? A może edukację lotniczą zaczynać już od przedszkola? Jak przeciwdziałać zjawisku zdarzających się, niekorzystnych zmian zdrowotnych u bardzo młodych ludzi, którzy będą już w trakcie nauki zawodu pilota wojskowego? Na jakie zajęcie będzie mógł liczyć pilot czy inny specjalista lotniczy po odsłużeniu niezbędnego okresu w lotnictwie wojskowym?

Jest wreszcie do rozwiązania problem nauczyciela-wychowawcy kadr lotniczych, którego rola nie może się ograniczać wyłącznie do przekazywania wiedzy i umiejętności. Młody kandydat na lotnika potrzebuje mistrza, którego mógłby naśladować, do którego starałby się upodobnić. Dlatego nie wystarczy tak kształcić pedagogów, żeby znali jedynie zasady i metody nauczania. Trzeba, aby zdobyli taką wiedzę i umiejętności, które pozwoliłyby im stać się przywódcami młodzieży. Szczególna rola przypada tu nauczycielowi zawodu, którego w lotnictwie znamy pod nazwą instruktora. Przy założonym wysokim poziomie jego wiedzy oraz nie mniejszych umiejętnościach praktycznych, nazwa instruktor staje się nieadekwatna do wykonywanych zadań i wymaga nowego określenia.

Pomimo wielu jeszcze nie dopowiedzianych szczegółów coraz wyraźniej rysuje się idea wojskowego szkolenia lotniczego niedalekiej przyszłości. Do jej wyznaczników należą m. in.: kontakt z lotnictwem od najmłodszych lat, wczesne rozbudzanie zamiłowań lotniczych, atrakcyjne formy nauczania i zajęć pozaszkolnych, możliwość wyżycia się w lotnictwie, lotnictwo jako zaspokojenie ambicji i aspiracji życiowych kandydatów.

Od 1 stycznia 1975 r. Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego w Dęblinie ma zacząć realizowanie swojego nowego, ambitnego 15-letniego programu i 5-letniego planu rozwoju, który jest obecnie w końcowym stadium opracowania. Istotną częścią tego programu jest przystosowanie uczelni do kształcenia pilotów i nawigatorów w nowym systemie edukacji narodowej. Po energii z jaką zabrano się w WOSL do mających nastąpić zmian w szkolnictwie należy sądzić, że dęblińska Szkoła Orląt wywiąże się w pełni również z nowych, trudnych ale ambitnych obowiązków.

Na tym właściwie chcielibyśmy tym razem zakończyć omówienie modelu wojskowego szkolnictwa lotniczego niedalekiej przyszłości.

Pozostaje jednak jeszcze szkolenie personelu latającego dla lotnictwa cywilnego. Niestety, w tej mierze nic się nie robi. Proponowane przez nas kilka lat temu powołanie do życia cywilnej szkoły pilotów zawodowych pozostało właściwie bez echa. Jedynym źródłem szkolenia podstawowego tych pilotów pozostaje nadal społeczna organizacja, jaką jest Aeroklub PRL. Lotnictwo gospodarcze, komunikacyjne, sanitarne i dyspozycyjne wyrywają sobie pilotów, ogołacając przy okazji aerokluby regionalne z kadry instruktorskiej. Polskie Linie Lotnicze LOT za każdego, nowo pozyskanego pilota z lotnictwa sportowego, zwracają przynajmniej Aeroklubowi PRL część kosztów szkolenia. Sytuacja w zakresie szkolenia nowych pilotów dla lotnictwa cywilnego nie byłaby jeszcze taka zła, gdyby Aeroklub PRL miał na to szkolenie odpowiednie środki i sprzęt, zwłaszcza w obliczu coraz większego zapotrzebowania na pilotów ze strony lotnictwa zawodowego. Tak jednak nie jest.

Wydaje się więc, że pozostają dwie drogi wyjścia: zapewnienie Aeroklubowi PRL warunków do szkolenia dużych ilości pilotów bądź powołanie do życia cywilnej szkoły pilotów zawodowych.

W dobie wzrastających wymagań co do poziomu wyszkolenia pilotów, a więc i większych kosztów szkolenia, należałoby, być może, na zasadach partnerstwa, połączyć w tym zakresie wysiłki i środki całego lotnictwa cywilnego i wojskowego? Podstawy nauczania pilotażu samolotów są przecież takie same we wszystkich rodzajach lotnictwa. Specjalizacja byłaby już zapewne łatwiejszym orzechem do zgryzienia dla poszczególnych rodzajów lotnictwa. A o zazębiających się, wspólnych interesach lotnictwa wojskowego i cywilnego nie trzeba chyba nikogo przekonywać.

Jest to oczywiście tylko nasza propozycja, która spełni swą rolę, jeśli pobudzi zainteresowane kręgi specjalistów do opracowania bardziej konkretnych planów działania. Tak czy owak, istnieje bowiem potrzeba szkolenia znacznie większej niż dotąd ilości młodych pilotów dla lotnictwa zawodowego. Dla lotnictwa cywilnego potrzeba ta jest szczególnie paląca. Nowy system oświaty jest okazją, by i ta sprawa została rozwiązana z pożytkiem dla gospodarki narodowej.

HENRYK KUCHARSKI

WKŁAD LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO W ZWYCIĘSTWO

„U genezy Polski Ludowej leży czyn zbrojny walczącego u boku Armii Radzieckiej Wojska Polskiego utworzonego z inicjatywy polskich komunistów, ożywionego postępowymi ideałami społecznymi i idącego ku wolnej Polsce najkrótszą i najważniejszą drogą bitewną"

(Z tez na XXX-lecie PRL uchwalonych na XIII Plenum KC PZPR)

Zastępcą dowódcy 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", porucznik-pilot Michał Jakubik, dzieli się wrażeniami z odbytego lotu bojowego. Pierwszy z lewej — porucznik Wiesław Bobrowski: pierwszy z prawej — podporucznik Mikołaj Chaustowicz.

POLSKA jako uczestnik koalicji antyhitlerowskiej wniosła istotny wkład w rozgromienie hitlerowskich Niemiec. W ogólnym bilansie polskiego wysiłku wojennego ważne miejsce zajmuje udział zbrojny naszego narodu w ostatnim okresie wojny, kiedy to rozstrzygały się losy Polski.

Analiza rozwoju wydarzeń na frontach II wojny światowej pozwoliła Polskiej Partii Robotniczej, przy współdziałaniu z siłami lewicowymi i demokratycznymi, na trafne wytyczenie celów wojny wyzwoleńczej oraz konsekwentne ich zrealizowanie zgodnie z interesami narodu polskiego. Koncepcja wojny wyzwoleńczej zawarta w dokumentach programowych Polskiej Partii Robotniczej, Krajowej Rady Narodowej i rządów tymczasowych Polski Ludowej polegała na tym, by do walki wyzwoleńczej zaangażować wszystkie siły patriotyczne i antyfaszystowskie oraz oprzeć tę walkę na przyjaźni i sojuszu ze Związkiem Radzieckim. Cele narodowowyzwoleńcze zostały ściśle połączone z celami społeczno-ustrojowymi oraz potrzebami najważniejszego w drugiej wojnie światowej frontu radziecko-niemieckiego. Dlatego należało udzielić maksymalnej pomocy Związkowi Radzieckiemu, dźwigającemu na swoich barkach główny ciężar wojny, w celu szybszego pokonania hitlerowskich Niemiec. Z tych przesłanek zrodziła się koncepcja utworzenia ludowego Wojska Polskiego.

Armia Polska utworzona w ZSRR była nowocześnie zorganizowaną siłą wojskową i stanowiła zasadniczy element struktury organizacyjnej odradzającego się Wojska Polskiego, którego ważną częścią składową było lotnictwo. Z chwilą rozpoczęcia formowania na obszarach Związku Radzieckiego pierwszych regularnych polskich jednostek wojsk lądowych, powstaje i rozwija się też ludowe lotnictwo polskie. U źródeł jego powstania legła decyzja Związku Patriotów Polskich o utworzeniu, jeszcze w czasie formowania 1 Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki, również jednostki lotniczej, zalążka niezbędnego elementu współczesnych sił zbrojnych.

Ta dalekowzroczna myśl komunistów polskich, poparta przyjazną, wszechstronną pomocą Związku Radzieckiego, zapoczątkowała powstanie nowych, ludowych — ze względu na społeczno-polityczny i ideowy charakter — polskich jednostek lotniczych. 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", 2 pułk nocnych bombowców „Kraków", a następnie 4 mieszana dywizja lotnicza, dywizje 1 mieszanego korpusu lotniczego oraz inne jednostki lotnicze weszły organizacyjnie w skład polskich ludowych sił zbrojnych i razem z nimi, ramię w ramię z Armią Radziecką, brały udział w walkach na froncie wschodnim.

Szczególne znaczenie w historii ludowego Wojska Polskiego ma dzień 23 sierpnia 1944 roku, dzień wejścia do walki polskich jednostek lotniczych na froncie wschodnim, dźwigającym na sobie główny ciężar zmagań z hitleryzmem. Takich dni polskie jednostki lotnicze przeżywały do końca wojny wiele. Ale dzień 23 sierpnia 1944 roku miał znaczenie wyjątkowe. Ten historyczny dzień — lotnicze Lenino — rozpoczął nowy etap w dziejach polskich skrzydeł. Lotnicy polscy obwieścili całemu światu, że są również na froncie wschodnim. Działania naszego lotnictwa nad Warką miały podobnie ważne znaczenie historyczne jak chrzest bojowy, który przeszła 1 DP im. Tadeusza Kościuszki w bitwie pod Lenino. Odtąd młode lotnictwo Polski Ludowej rozpoczęło swój pełen chwały szlak bojowy. Działania w rejonie Warki dały również lotnikowi polskiemu historyczną szansę. Stąd bowiem wiodła jego droga bojowa do całkowitego wyzwolenia Ojczyzny. Stąd prowadził najkrótszy szlak do osiągnięcia pełnego zwycięstwa nad wrogiem.

Tak więc polscy lotnicy rozpoczęli walkę u boku lotnictwa radzieckiego na najważniejszym dla wyniku wojny, a także losów narodu i państwa polskiego, froncie drugiej wojny światowej — na froncie radziecko-niemieckim. Osłaniali od uderzeń z powietrza i wspierali wojska polskie i radzieckie. Polski wkład w zwycięstwo liczył się już nie tylko w zmaganiach naziemnych, ale również w trzecim wymiarze tej wojny — w powietrzu.

Obecność i udział w wojnie wyzwoleńczej ludowego lotnictwa polskiego na wschodnio-europejskim teatrze działań wojennych nie uchodziły odtąd uwadze społeczeństwa polskiego ani też państw koalicji antyhitlerowskiej. Emigracyjny rząd polski w Londynie utracił w ten sposób monopol na wyłączne posiadanie regularnych jednostek lotniczych poza granicami kraju. Udział lotników polskich w bezpośrednich starciach z hitlerowską Luftwaffe i faszystowskimi wojskami lądowymi oraz ich obecność na wyzwolonych terenach Polski miały również duży wpływ na kształtowanie w świadomości społeczeństwa polskiego przekonania o słuszności drogi do kraju, wytyczonej przez lewicowe siły polityczne. Widok munduru lotnika polskiego z tradycyjnymi dystynkcjami i odznakami wzbudzał szacunek, zaufanie i wzruszenie rodaków.

Pierwszą regularną jednostkę ludowego lotnictwa polskiego rozpoczęto formować w lipcu 1943 r., a już na początku 1945 r. nasze wojska lotnicze posiadały 16 pułków lotniczych, w tym 12 bojowych, oraz 5 samodzielnych eskadr. W wyposażeniu tych jednostek było 750 samolotów różnych typów, w tym w pułkach bojowych około 440 samolotów, a pozostałe w jednostkach pomocniczych, specjalnych i szkolnych. Według stanu na 1 kwietnia 1945 r. we wszystkich jednostkach lotniczych ludowego WP znajdowało się 720 pilotów i 235 nawigatorów. W chwili zakończenia wojny polskie wojska lotnicze liczyły 16 850 żołnierzy, a w szkołach radzieckich kończyło szkolenie około 300 lotników polskich.

Jak z powyższych danych wynika, w organizacji lotnictwa ludowego WP uzyskaliśmy w stosunkowo krótkim czasie imponujące rezultaty. Już wiosną 1945 r. lotnictwo Polski Ludowej stanowiło poważną siłę bojową. Osiągnięcie tych wyników było możliwe głównie dzięki pomocy ZSRR. W bardzo krótkim czasie lotnictwo polskie na Wschodzie rozrosło się z eskadry do kilkunastu oddziałów i związków. Dlatego wysiłek zbrojny Polski Ludowej, zwłaszcza w końcowym akcie wojny, mógł być większy i wszechstronniejszy, tym bardziej że lotnictwo polskie działało na obszarach, gdzie rozgrywały się decydujące bitwy prowadzone przez Armię Radziecką i ludowe Wojsko Polskie przeciw hitlerowskim Niemcom.

Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego, a następnie Rząd Tymczasowy Rzeczypospolitej uczyniły więc wszystko, aby w maksymalnym stopniu dopomóc Armii Radzieckiej w prowadzeniu działań wojennych nie tylko w Polsce, lecz i na obszarach III Rzeszy. Dlatego dla zabezpieczenia potrzeb rozbudowujących się sił lądowych Wojska Polskiego zorganizowano liczne i dobrze wyposażone lotnictwo.

W ciągu ośmiu i pół miesiąca swych walk (od 23 sierpnia 1944 r. do 4 maja 1945 r.) polskie jednostki lotnicze wykonywały zadania głównie na kierunku działań 1 armii WP, ściśle z nią współpracując. O znaczeniu wysiłku militarnego ludowego lotnictwa polskiego w ostatnim okresie wojny świadczy nie tylko ilość zaangażowanych przez nie sił, ale także celowość i skuteczność ich działania. Jednostki lotnicze ludowego WP działały na głównym kierunku strategicznym, decydującym o losach wojny. Uczestniczyły w największych operacjach zaczepnych tego okresu — wiślańsko-odrzańskiej i berlińskiej.

Na szlaku bojowym od Warszawy do Berlina, od Wisły po Łabę, lotnictwo polskie uzyskało szereg sukcesów, wnosząc pokaźny wkład w rozgromienie sił zbrojnych hitlerowskich Niemiec. W okresie od sierpnia 1944 roku do zakończenia wojny ludowe lotnictwo polskie dla realizacji różnorodnych zadań ogółem wykonało 13 620 lotów, w tym jednostki bojowe ponad 5 800, a pozostałe — pułki i eskadry lotnictwa pomocniczego.

Imponująco przedstawia się bilans strat zadanych wojskom hitlerowskim przez lotnictwo polskie. W okresie ośmiu i pół miesiąca działań bojowych zniszczyło ono i uszkodziło ponad 1 300 samochodów, około 290 wagonów kolejowych, 28 parowozów i 25 czołgów wroga. Zatopiono w morzu 5 barek i okrętów. Obezwładniono też ponad 400 baterii artylerii polowej i około 25 baterii moździerzy oraz spowodowano 371 pożarów. Zniszczono i uszkodzono również dużą liczbę innego sprzętu bojowego nieprzyjaciela oraz zabito i raniono kilka tysięcy żołnierzy hitlerowskich. Należy zaznaczyć, że rezultaty działań bojowych były fotografowane przez specjalnie wydzielone załogi. W 57 walkach powietrznych zestrzelono 16 samolotów nieprzyjaciela i 4 samoloty zniszczono na lotniskach.

Straty bojowe ludowego lotnictwa polskiego

wyniosły 94 ludzi, z tego 25 lotników poległo w czasie lotów bojowych, a pozostali zmarli na skutek odniesionych ran. Straty w sprzęcie wyniosły 36 samolotów zniszczonych i 24 uszkodzone. Zdecydowanie większa część strat została zadana przez naziemne środki obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela.

Działania bojowe jednostek lotniczych prowadzone w ścisłym współdziałaniu z oddziałami 1 armii WP oraz wojskami radzieckimi stanowiły pasmo wspaniałych zwycięstw, które miały istotne znaczenie wojskowe i polityczne. Na swym szlaku bojowym polskie jednostki lotnicze musiały wykonywać rozmaite, typowe dla danej operacji zadania. Już pierwsze sierpniowe walki 1944 roku w rejonie przyczółka warecko-magnuszewskiego miały doniosłe znaczenie dla uzyskania doświadczenia bojowego przez nasze lotnictwo i wzrostu jego roli na froncie. Wykonanie tych pierwszych zadań było sprawdzianem moralno-politycznych wartości stanu osobowego polskich pułków lotniczych, a także umiejętności skutecznego współdziałania ich załóg z wojskami naziemnymi i lotnictwem radzieckim. We wrześniu nocne bombowce 2 pułku „Kraków" dokonywały zrzutów broni, amunicji i żywności dla oddziałów powstańczych w Warszawie w warunkach nocnych, na ograniczonych terenach miasta objętego walkami ulicznymi. W okresie przygotowawczym do operacji warszawskiej lotnictwo polskie prowadziło rozpoznanie umocnień obronnych, środków ogniowych, rozmieszczenia obwodów oraz zgrupowań artylerii na kierunkach przyszłego natarcia 1 armii WP. W czasie operacji warszawskiej — stanowiącej pierwszy etap operacji wiślańsko-odrzańskiej szczególnie ważnym zadaniem było zwalczanie wycofujących się wojsk niemieckich. Przy tym działania jednostek lotnictwa ludowego WP prowadzone w obszarze środkowej Wisły o wyzwolenie stolicy Polski — Warszawy były jednocześnie potwierdzeniem dążenia władzy ludowej do wykonania zadań narodowowyzwoleńczych. Udział polskich jednostek lotniczych wraz z oddziałami 1 armii WP w walkach o odzyskanie stolicy Polski, którą nieprzyjaciel za wszelką cenę pragnął zetrzeć z powierzchni ziemi, miał bardzo ważkie znaczenie wojskowe i polityczne.

Podczas walk 1 armii WP na Pomorzu do najważniejszych zadań wykonywanych przez lotnictwo należało wsparcie wojsk lądowych podczas przełamywania umocnień Wału Pomorskiego. Lotnicy polscy walczyli przeciwko 28-tysięcznemu garnizonowi okrążonemu w Pile, wykonali uderzenia na okręty i artylerię w rejonie portu kołobrzeskiego, prowadzili rozpoznanie ruchu jednostek morskich i wojsk w rejonie Kamienia Pomorskiego i wyspy Wolin oraz wykryli wyrzutnie rakiet balistycznych V-2.

Wysiłek zbrojny lotnika polskiego włożony w zrealizowanie celów operacji pomorskiej miał również swoją wymowę polityczną. Lotnik polski w walkach na Pomorzu Zachodnim rozpoczął bohaterskie i krwawe zmagania z wrogiem o powrót prastarych ziem piastowskich do Polski. Na ziemiach tych lotnicy, wspólnie z żołnierzami 1 armii, brali też aktywny udział w tworzeniu polskich tymczasowych terenowych organów aparatu administracyjnego.

W końcowej fazie drugiej wojny światowej — w operacji berlińskiej — udział ludowego lotnictwa polskiego był dość poważny. Na kierunku 1 armii WP działało bowiem dziewięć lotniczych pułków bojowych. Ponadto na tymże kierunku wykonywały określone zadania dwa polskie pułki lotnictwa pomocniczego (13 pułk lotnictwa transportowego i 17 pułk lotnictwa łącznikowego) oraz 103 samodzielna eskadra lotnictwa łącznikowego. Na korzyść 2 armii WP działał 12 pułk lotnictwa sanitarnego (przewiózł on z pola bitwy do szpitali w Poznaniu 1297 rannych żołnierzy) i 3 samodzielna eskadra lotnictwa łącznikowego. Łącznie więc ludowe lotnictwo polskie uczestniczące w końcowej operacji drugiej wojny światowej w Europie liczyło 429 samolotów, z tego 324 przeznaczono do wykonywania zadań bojowych.

Na szczególne podkreślenie w działaniach lotnictwa polskiego między Odrą i Łabą zasługuje jego udział we współdziałaniu z oddziałami 1 armii WP w odparciu przeciwuderzenia wojsk grupy armijnej Steinera. Eskadry naszego lotnictwa zadały druzgocące ciosy hitlerowskim dywizjom, przyczyniając się zdecydowanie do ich rozgromienia, a tym samym pozbawienia okrążonego garnizonu berlińskiego i zamkniętego w bunkrze berlińskim Hitlera ostatniej deski ratunku.

Na operacji berlińskiej zakończyła się bojowa epopeja ludowego lotnictwa polskiego, zaczęta w rejonie Warki. Udział w tej operacji dość licznego lotnictwa polskiego stanowi ukoronowanie wysiłku zbrojnego polskich lotników w latach drugiej wojny światowej. Lotnik polski bowiem bił się bohatersko niemal na wszystkich frontach drugiej wojny światowej. Walczył nad piaskami afrykańskiej pustyni, nad wodami Oceanu Atlantyckiego, Morza Północnego i kanału La Manche. Ginął pod niebem włoskim i francuskim oraz podczas nalotów nad hitlerowską III Rzeszą. Towarzyszyła mu zawsze wizja dalekiej ojczyzny. Ta krew przelana zaważyła na szali zwycięstwa. Ale historia przyznała największe zwycięstwo polityczne i wojskowe tym, którzy bili się nad Wisłą i Odrą. Tym, którzy w bitwie o Polskę i nad Polską, ponad jej znękaną i wykrwawioną ziemię przyspieszali jej wyzwolenie, idąc najkrótszą drogą do kraju. Ich krew przelana, ofiarność i męstwo kładły podwaliny pod gmach Polski Ludowej.

Działania bojowe ludowego lotnictwa polskiego w II wojnie światowej są nieodłącznie związane z historią ludowego Wojska Polskiego. Stanowią one określoną część składową wojny wyzwoleńczej narodu polskiego. Czyn zbrojny polskiego lotnika przyspieszał wyzwolenie kraju, a skrócenie wojny o każdy dzień oznaczało przecież uratowanie życia 3 tysięcy Polaków.

Oceniając całokształt działalności bojowej lotnictwa ludowego Wojska Polskiego należy podkreślić, że wykonywało ono przez cały czas zadania bojowe w interesach operacji wojsk lądowych, a więc zadania właściwe lotnictwu frontowemu. Dlatego też miernikiem jego wkładu do walki z najeźdźcą hitlerowskim nie jest ilość stoczonych walk powietrznych i zestrzelonych samolotów, lecz efektywność działań bezpośrednio na korzyść wojsk naziemnych. W ten sposób skutecznie zabezpieczając działania wojsk lądowych polskie jednostki lotnicze wniosły znaczny wkład do ogólnego zwycięstwa nad faszystowskimi Niemcami.

Polska Rzeczpospolita Ludowa wysoko oceniła ofiarność i bohaterstwo żołnierzy naszego lotnictwa. Najbardziej zasłużona 4 mieszana dywizja lotnicza w uznaniu zasług w walkach na Pomorzu otrzymała zaszczytne miano dywizji „Pomorskiej" oraz została odznaczona Orderem Krzyża Grunwaldu II klasy. Sztandary wszystkich pułków 4 dywizji zostały udekorowane Krzyżami Srebrnymi Orderu Virtuti Militari V klasy. Związki taktyczne 1 mieszanego korpusu lotniczego — 2 dywizji lotnictwa szturmowego i 3 dywizja lotnictwa myśliwskiego — za wyróżnienie się w działaniach bojowych w operacji berlińskiej otrzymały historyczne miano dywizji „Brandenburskich" i odznaczone zostały Orderami Krzyża Grunwaldu III klasy. 3 samodzielna eskadra lotnictwa łącznikowego — za udział w walkach na Nysą i w Saksonii — odznaczona została radzieckim Orderem Czerwonej Gwiazdy (uchwałą Prezydium Rady Ministrów ZSRR) i otrzymała nazwę „Saska" (rozkazem Naczelnego Dowódcy WP nr 180 z dn. 19.8.1945 r.).

Również naczelne dowództwo radzieckie wysoko oceniło czyny bojowe lotnictwa polskiego. Świadczy o tym fakt, że tylko 4 mieszaną dywizję lotniczą sześciokrotnie wyróżniano w jego rozkazach za dobre wywiązywanie się z zadań bojowych.

Należyte wywiązanie się z zadań świadczyło o dojrzałości taktyczno-operacyjnej oficerów i kunszcie bojowym wszystkich żołnierzy lotnictwa ludowego WP. O sile i wartości bojowej ludowego lotnictwa polskiego świadczyło również głębokie zaangażowanie żołnierzy w realizację celów i zadań wynikających z konieczności wyzwolenia swojej ojczyzny oraz realizacji radykalnego programu społeczno-politycznego. Nazwa ludowe lotnictwo polskie oznaczała nową społeczną treść jednej z ważnych części składowych siły zbrojnej ludowego państwa polskiego, budowanej na zasadach demokratycznych, które wyrażały się przede wszystkim w zaangażowaniu personelu latającego, technicznego i obsługi w sprawy polityczne kraju.

Działania 1 i 2 armii WP oraz współdziałających z nimi polskich jednostek lotniczych w końcowej fazie wojny stanowiły zwycięskie uwieńczenie wieloletniego wysiłku oręża narodu polskiego w wojnie wyzwoleńczej z Niemcami hitlerowskimi. Rozkaz nr 88 Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego wydany na dzień zakończenia wojny w następujący, jakże wymowny, sposób ocenił ten wysiłek:

„(...) Przeszliście wspaniałą, jedyną w naszych dziejach drogę chwały. Szlak Waszego bohaterstwa wyznaczyliście własną krwią, mogiłami najlepszych, wiernych do ostatka. Nie szukaliście okólnych dróg do Polski. W polską ziemię wsiąkła Wasza krew ofiarna, w ziemię Polski, która z tej krwi powstała, by żyć.

Oficerowie, podoficerowie i żołnierze!

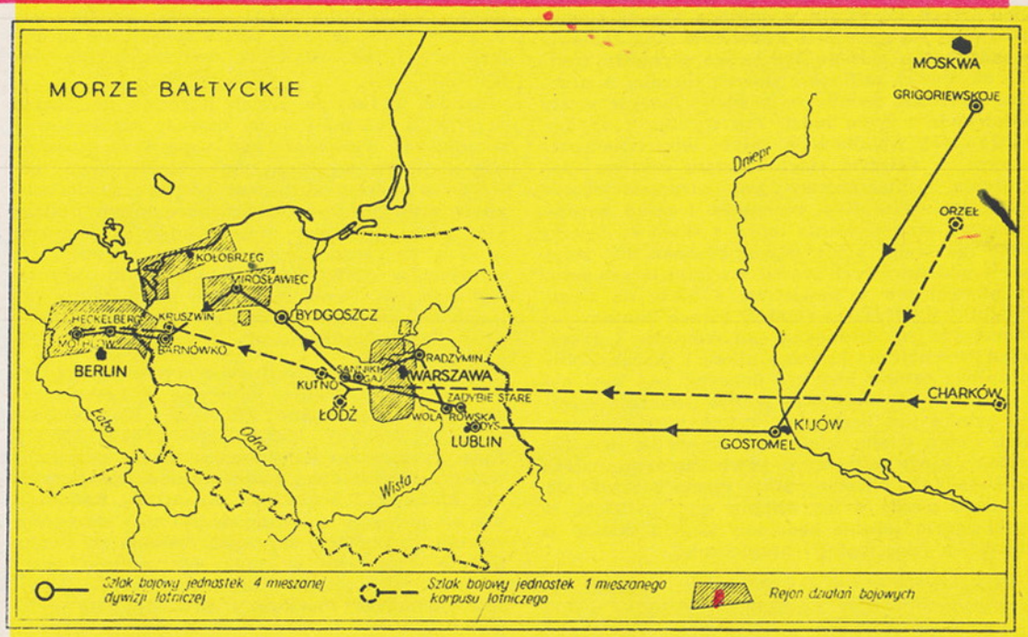
Wasz trud bojowy nie poszedł na marne. Uzyskaliście dla Polski wiekopomne zdobycze — powrót starych ziem naszych i trwały sojusz ze Związkiem Radzieckim, filar bezpieczeństwa naszego kraju na przyszłość.

Wam dane było nie tylko wyzwolić miliony Waszych braci i sióstr z hitlerowskiej niewoli, ale również otworzyć wolność wielonarodowym rzeszom więźniów obozów hitlerowskich.

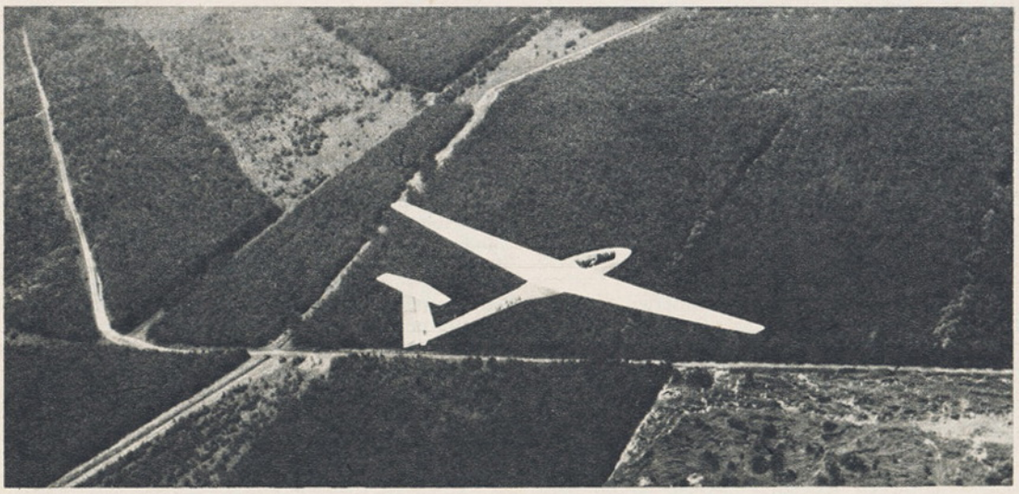
Dzisiaj, gdy wojna dobiegła zwycięskiego końca, zadaniem Waszym jest zabezpieczenie na wieki naszych granic, zapewnienie warunków dalszego niezakłóconego rozwoju potęgi Polski, opartej na zdobyczach demokracji. Po wygranej wojnie musimy wygrać i zabezpieczyć Ojczyźnie godny pokój. To winniśmy narodowi, to winniśmy cieniom tych wszystkich, którzy padli [illegible] walce o Polskę" *).

CZESŁAW KRZEMINSKI

*) Centralne Archiwum Wojskowe, Sygn. IV/1/3, t. 18, k. 217 i 218.



SZLAK BOJOWY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO



Początek sezonu

UDAŁY się tegoroczne obozy kondycyjne w pięknym ośrodku wypoczynkowym WSK Świdnik w Polańczyku nad Soliną. Wprawdzie do pełnego szczęścia brakowało śniegu, ale i tak etatowa kadra instruktorska Aeroklubu PRL oraz kadra narodowa — spadochronowa, szybowcowa i samolotowa, powróciła z Bieszczadów opalona i wypoczęta, pełna sił do rozpoczęcia nowego sezonu.

Tymczasem nie mająca obowiązku wczasów kondycyjnych pozostała większość pilotów i skoczków, wyglądając słońca na własnych lotniskach, pilnie uczęszczała na zajęcia teoretyczne i zdawała coroczne egzaminy okresowe przed sezonem, pracowała społecznie przy sprzęcie i porządkowaniu obejścia aeroklubu, pomagała mechanikom przygotować szybowce i samoloty do lotów.

Przed wyruszeniem na powietrzne szlaki piloci i skoczkowie wzięli udział w tradycyjnych już, i obowiązkowych, warunkujących dopuszczenie do lotów i skoków konferencjach lotnotechnicznych. Jeszcze raz trzeba było przypomnieć sobie bilans dotychczasowych przesłanek do wypadków i wypadków oraz strat — po to, aby uniknąć błędów w nowym sezonie. A straty są bardzo poważne. W największym w kraju Aeroklubie Warszawskim na przestrzeni ostatnich trzech lat straty wynikłe z kasacji powypadkowej szybowców i samolotów oraz remonty uszkodzonego sprzętu latającego wyniosły średnio ok. dwóch milionów złotych rocznie. A przecież pozostają jeszcze najbardziej bolesne straty w zdrowiu i życiu ludzi. Jak wynika z analizy zaistniałych wpadków w całym lotnictwie sportowym, w dalszym ciągu częstym źródłem zagrożenia bezpieczeństwa jest nieprzestrzeganie porządku, dyscypliny, przepisów i zasad bezpieczeństwa wykonywania lotów i skoków. Jeszcze więc raz wziąć sobie należy głęboko do serca wiele podstawowych prawd, warunkujących pełne bezpieczeństwo w powietrzu, a także na ziemi. Pragniemy zwłaszcza zwrócić uwagę latających i skaczących na niezbędną samokontrolę i dyscyplinę wewnętrzną każdego pilota i skoczka. Niewątpliwą sztuką jest być dobrym, gdy ktoś nas kontroluje. W lotnictwie jednak znacznie większą sztuką jest bezbłędne wykonywanie wszystkich zadań wtedy, kiedy nie obserwuje nas instruktor, kiedy jesteśmy w powietrzu sami, daleko od świadków. Niestety, jakże często zdarzało się, że nauki poszły w las. Miejmy więc nadzieję, że w bieżącym sezonie będziemy latać i skakać „z głową", a więc lepiej i bezpieczniej.

Wiele słonecznych dni pierwszych tygodni kalendarzowej wiosny aerokluby regionalne wykorzystały na pierwsze loty i skoki, na obloty sprzętu i oficjalne otwarcie sezonu lotniczego 1974 r. Korzystając ze sprzyjających warunków wykonano nawet pierwsze udane przeloty szybowcowe.

Nowy sezon zapowiada się całkiem interesująco. Na poziomie ubiegłorocznym kształtuje się ilość sprzętu oraz resurs przydzielony poszczególnym aeroklubom. To prawda, że nie zadowala to w pełni apetytów lotnictwa sportowego. Ale przecież jeszcze kilka miesięcy temu, w związku z powszechnymi trudnościami paliwowymi, były obawy, czy w bieżącym roku będzie można prowadzić pełną działalność wyszkoleniowo-sportową. Na szczęście — obawy te nie znalazły potwierdzenia w praktyce. Istnieje przy tym jeszcze możliwość przydzielenia aeroklubom dodatkowych resursów na sprzęcie, a więc możliwość zwiększenia ilości skoków oraz nalotów na szybowcach i samolotach. Zależeć to jednak będzie od tego czy aeroklub potrafi wypracować dodatkowe środki, które będzie mógł przeznaczyć na zakup paliwa. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń można przypuszczać, że niejeden aeroklub potrafi tą drogą również w tym roku zapewnić swoim pilotom i skoczkom dodatkowy trening i szkolenie.

Tegoroczna wiosna to również intensywne szkolenie nowych instruktorów, a więc ludzi, których brak szczególnie odczuwa Aeroklub PRL. W Lesznie zakończył się właśnie trzymiesięczny kurs instruktorów samolotowych, a w Lisich Kątach — instruktorów szybowcowych. Natomiast w Krośnie rozpoczęli szkolenie kandydaci na instruktorów spadochronowych. Trzeba jednak powiedzieć sobie, że ilości wyszkolonych nie są imponujące i nie uzupełnią wszystkich luk kadrowych.

Ośrodki w Lesznie, Lisich Kątach i na Żarze przyjmują już pilotów na turnusy szkoleniowo-treningowe. W Krośnie szkolą się nowi skoczkowie. Zapełnia się lotniczym życiem nowo otwarty w marcu br. piękny ośrodek spadochronowy (który służyć będzie także innym rodzajom sportu lotniczego) w Aeroklubie Tatrzańskim w Nowym Targu. Ośrodek falowy i średniego wyczynu w Aeroklubie Jeleniogórskim czynny jest cały rok. Przez cały sezon szkolić będą pilotów w akrobacji ośrodki regionalne w Gliwicach, Świdniku, Szczecinie i Toruniu.

W kwietniu rozpoczęły się pierwsze zgrupowania kadry narodowej i juniorów. W Lesznie zakończyli zgrupowanie juniorzy, a rozpoczynają je seniorzy kadry szybowcowej. Nowy Targ wyznaczono na wiosenne obozy przygotowawcze samolotowej kadry rajdowo-nawigacyjnej juniorów i seniorów. Aeroklub Radomski już na początku sezonu zasłużył na szczególne uznanie za podjęcie się organizowania na swoim terenie wszystkich w ciągu roku obozów przygotowawczych pilotów akrobacyjnych — juniorów i seniorów. Pierwszy z nich odbył się już w kwietniu.

Szczególnie intensywnie rozpoczynają przygotowania nasi najlepsi spadochroniarze, których czeka w dniach 25 lipca – 12 sierpnia w Szolnok (Węgry) start w XII Spadochronowych Mistrzostwach Świata. Cykl przygotowań rozpocząć się w kwietniu w Krośnie. Następne zgrupowanie odbędzie się w maju w Nowym Targu. W maju naszych najlepszych skoczków czeka również pierwszy start w zawodach spadochronowych na terenie NRD (Halle, 12–19 maja). Kolejnym bardzo ważnym sprawdzianem reprezentantów będzie start w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych Krajów Socjalistycznych, które odbędą się w dniach od 3 do 16 czerwca w Lipsku (NRD).

Również tylko spadochroniarze mogą mówić o dostatku nowego i nowoczesnego sprzętu. Wysoki wyczyn zapewniają czechosłowackie spadochrony PTCH-8, polskie SW-5 i nowo zakupione w Związku Radzieckim UT-15. Bardzo chwalą sobie również polskie spadochrony zapasowe Z-73. Do szkolenia podstawowego zakupiono wreszcie w Czechosłowacji znaczną partię spadochronów PTCH-CM.

Jeśli jesteśmy już przy sprzęcie, to warto odnotować przetransportowanie do Polski kolejnych 7 samolotów Zlin-526 F. Łącznie Aeroklub PRL dysponuje już 57 samolotami tego typu, w tym 47 Z-526 F i 10 Z-526 AFS. Jest to już spora armada, ale pamiętać należy, że istnieje u nas ...40 aeroklubów regionalnych.

Bogaty jest kalendarz imprez krajowych, które 19 maja inaugurują IX Krajowe Zawody Szybowcowe im. S. Grzeszczyka w Lisich Kątach. Kilka dni później rozpoczyna się na Lubelszczyźnie XII Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów, który będzie jednym z większych akcentów lotniczych uroczystych obchodów 30-lecia PRL.

Poza spadochroniarzami udział w zawodach zagranicznych weźmie 16 szybowników. Najliczniejsza będzie ekipa (4 pilotów i 2 pilotki) na Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych w Orle (ZSRR). Ponadto nasi reprezentanci wystartują na Węgrzech, (4 pilotów i pilotki), w NRD (4), Finlandii (1) i NRF (1 junior). Pilotów samolotowych czeka tylko odległy jeszcze start w III Międzynarodowym Samolotowym Rajdzie Przyjaźni o memoriał Żwirki i Wigury.

Warto jeszcze wspomnieć, że spadochroniarze mają nowy kodeks sportowy, według którego wszystkie rekordy należy ustanawiać od nowa. Stwarza to szczególną szansę dla młodych, ambitnych skoczków. Czekamy więc na rekordy! Od 15 kwietnia obowiązuje również nowy program szkolenia szybowcowego, zmodyfikowany program szkolenia samolotowego i regulamin zawodów szybowcowych. Ten ostatni budzi jednak spore wątpliwości pilotów. Wydaje się, że jego wady uwidocznią się zwłaszcza podczas zawodów niższej rangi.

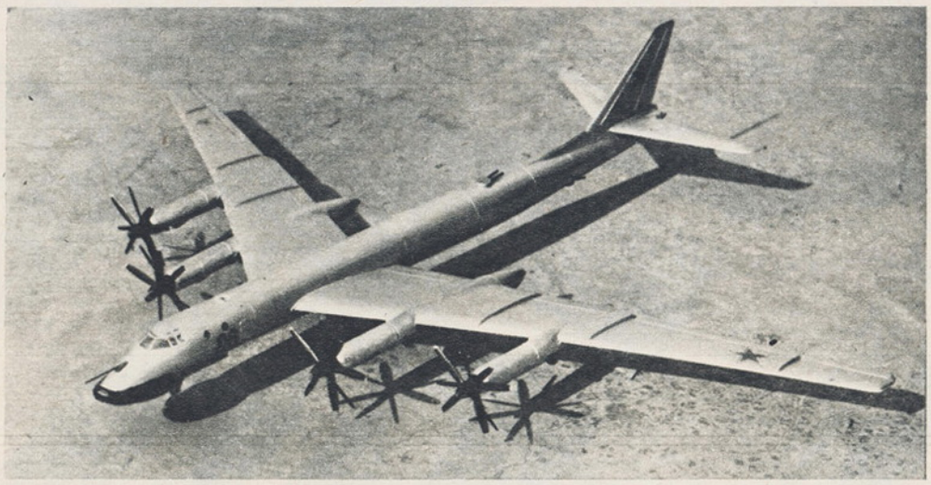
Rozpoczynają działalność nowo powołane komisje specjalnościowe Aeroklubu PRL, w tym powołane po raz pierwszy komisje: Wychowania i Propagandy, Organizacyjna oraz Sportowa.

Jest więc na początku sezonu sporo poczynań które stwarzają nadzieję na dobre rezultaty, jest jednak i sporo do zrobienia. Nie wszystko da się poprawić od ręki. Nie chcemy, aby odwołanie się i na naszych łamach do ofiarności działaczy oraz wszystkich członków Aeroklubu PRL było czczym sloganem. Jednak od nas wszystkich zależy czy uwieńczeniem pomyślnego początku sezonu będzie jego pomyślne, pełne sukcesów zakończenie.

HEK

Zdjęcia: B. Koszewski

MODELARSTWO ZA GRANICĄ

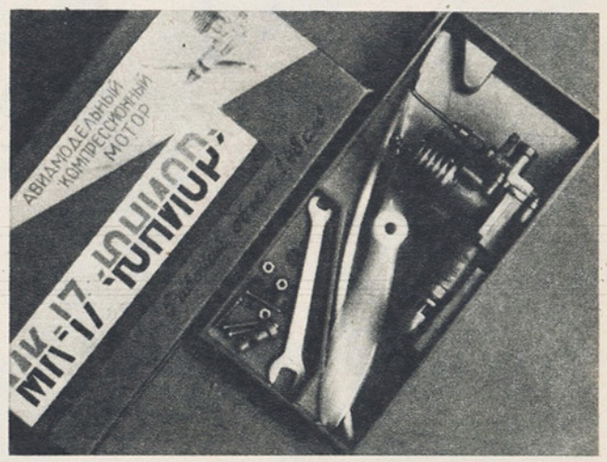


NOWOŚCI Z NRD

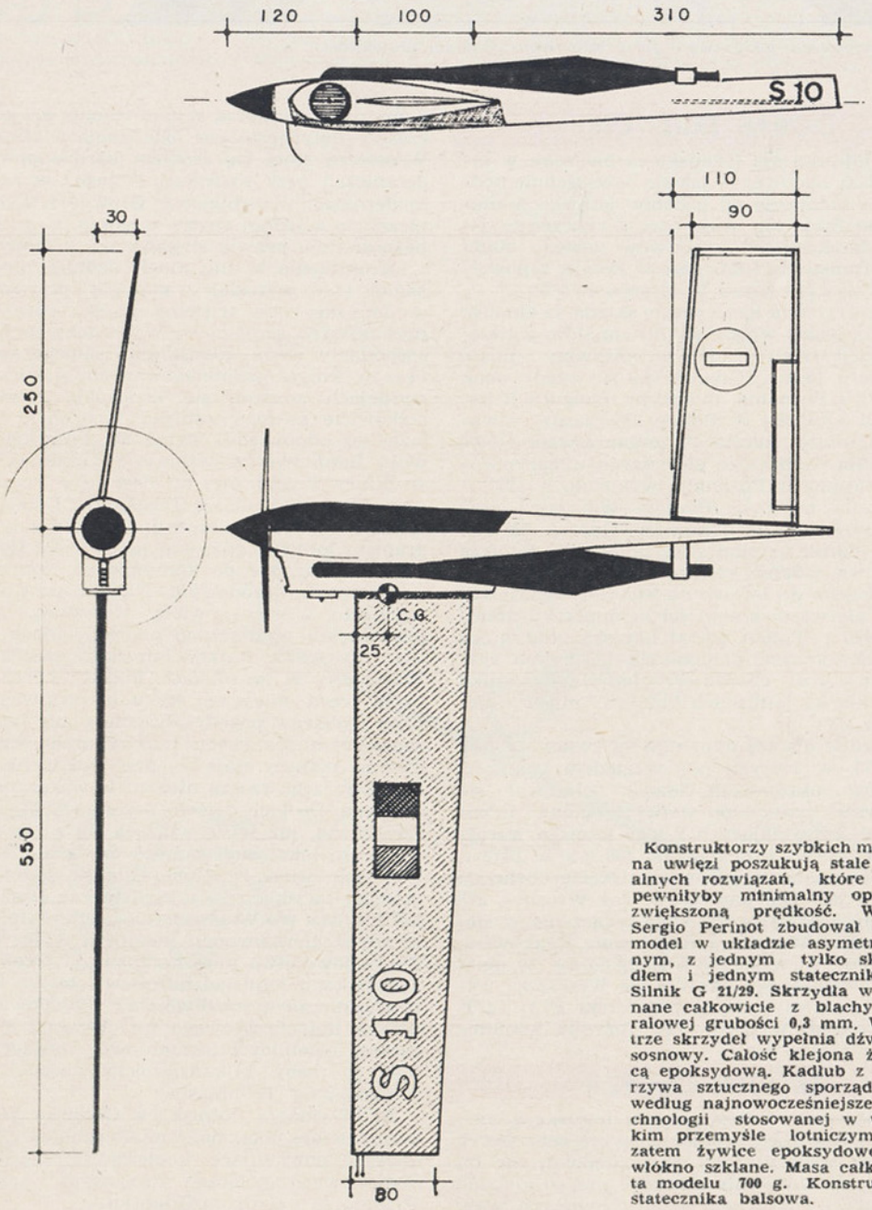
Znana wytwórnia modeli plastykowych w Annaberg — Buchholz (NRD) demonstrowała na tegorocznych wiosennych Targach Lipskich nowy model z tworzyw sztucznych, przeznaczony do samodzielnego sklejania. Modelem jest czterosilnikowy radziecki samolot Tu—20, olbrzym wśród samolotów tej klasy. Przypuszczalnie model ten podobnie jak i inne wyroby tejże wytwórni wykonany jest w podziałce 1:100. Zdjęcie modelu otrzymaliśmy dzięki uprzejmości naszego Czytelnika z NRD, Helmuta Huebnera.

JUNIOR Z ZSRR

Tak wygląda nowy radziecki silniczek do modeli latających, noszący oznaczenie MK—17 i nazwę „Junior". Ma on pojemność skokową 1.48 cm³. Wkrótce będzie go można otrzymać również w naszych składnicach harcerskich. Silnik przeznaczony jest do napędu małych modeli latających i na uwięzi. W skład kompletu wchodzi także plastykowe śmigło.



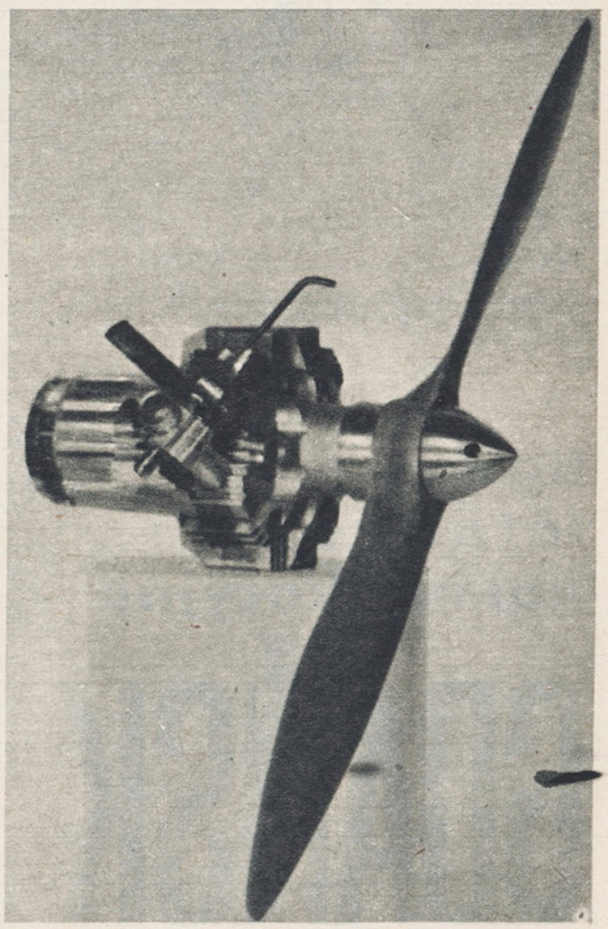
SZYBKI MODEL NA UWIĘZI

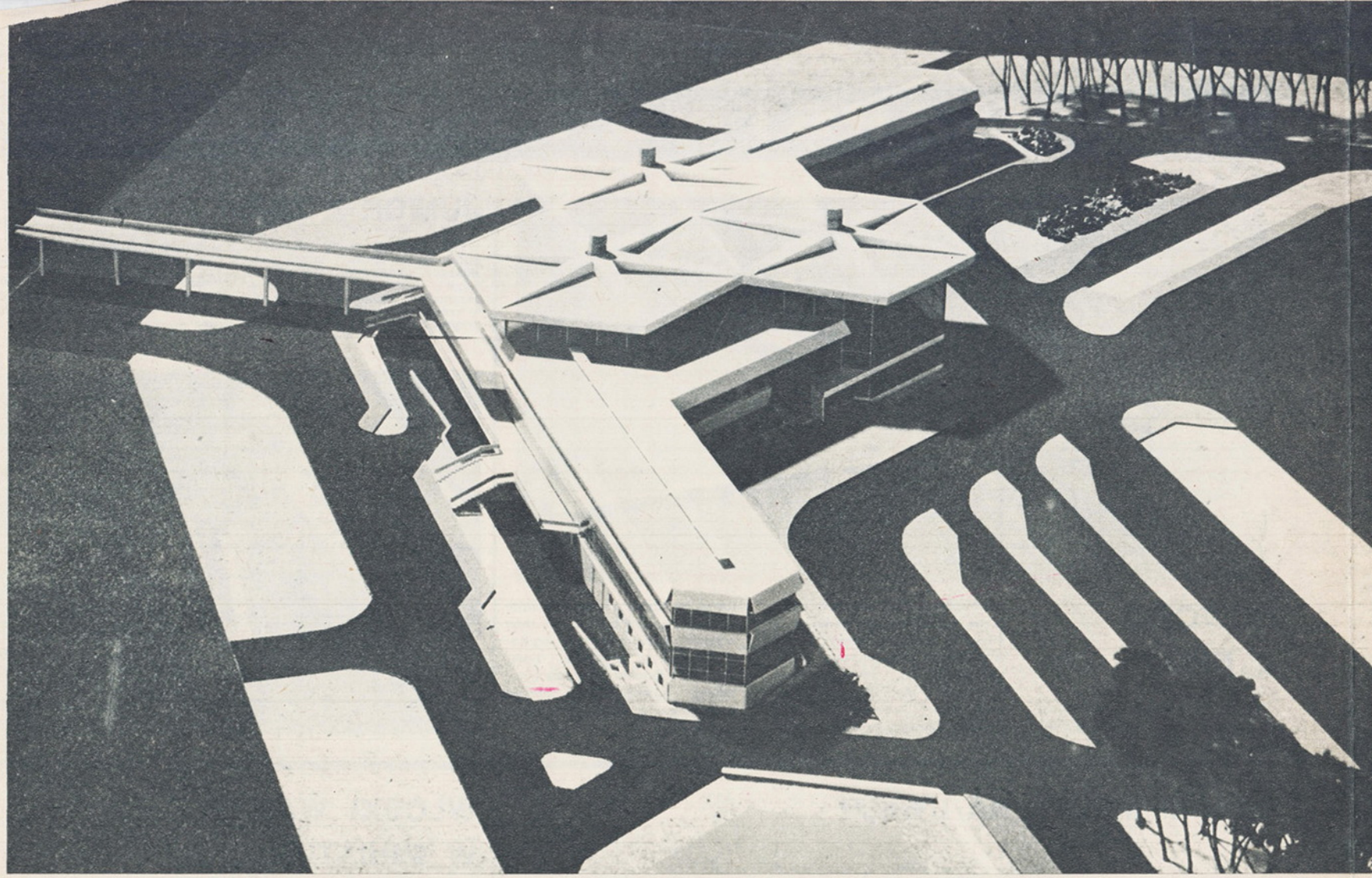


Konstruktorzy szybkich modeli na uwięzi poszukują stale idealnych rozwiązań, które zapewniłyby minimalny opór i zwiększoną prędkość. Włoch Sergio Perinot zbudował swój model w układzie asymetrycznym, z jednym tylko skrzydłem i jednym statecznikiem. Silnik G 21/29. Skrzydła wykonane całkowicie z blachy duralowej grubości 0,3 mm. Wnętrze skrzydeł wypełnia dźwigar sosnowy. Całość klejona żywicą epoksydową. Kadłub z tworzywa sztucznego sporządzony według najnowocześniejszej technologii stosowanej w wielkim przemyśle lotniczym, a zatem żywice epoksydowe i włókno szklane. Masa całkowita modelu 700 g. Konstrukcja statecznika balsowa.

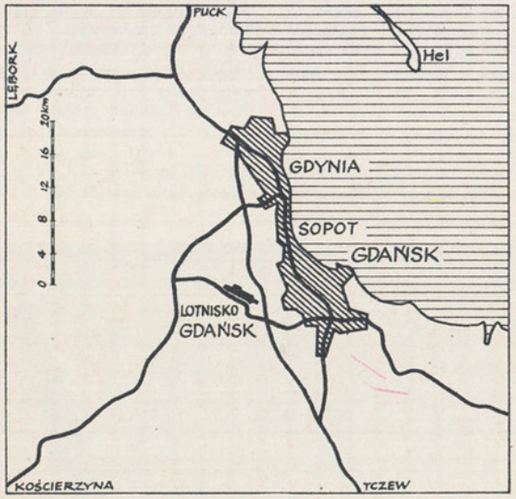
WŁOSKI WANKEL W MINIATURZE

Od czasu do czasu pojawiają się nowe silniki z krążącym tłokiem. Kilka lat temu zapowiedziano wielką produkcję takich silników na Zachodzie. Po pewnym czasie znów o silnikach z tłokiem krążącym można przeczytać wzmianki, ale wielka reklama jakoś ucichła. Ostatnio dr Augusto Serafini zbudował silnik typu Wankla o pojemności 2,5 cm³ Silnik wyposażony jest w świecę żarową. Jednym słowem próby z Wanklami w miniaturze ciągle trwają — dodajmy dla uspokojenia modelarzy — trwają one także w wielkiej technice, np. w przemyśle motoryzacyjnym





Makieta przyszłego gdańskiego portu lotniczego (studium projektowe).



Usytuowanie nowego lotniska gdańskiego dlá głównych centrów aglomeracji.

nowe lotnisko komunikacyjne GDAŃSK

DOBRE TRADYCJE

Nowe lotnisko dla Gdańska to pierwsze w historii Polski Ludowej — jak się powszechnie podkreśla — budowane od podstaw lotnisko komunikacyjne. Staje się więc ono równocześnie jednym z konkretnych przejawów nowego etapu rozwoju transportu lotniczego w Polsce, zapowiedzianego w wytycznych VI Zjazdu PZPR.

Tak się przy tym historycznie składa, iż Gdańsk już po raz wtóry wpisze się do annałów polskiej komunikacji lotniczej. Po raz pierwszy miało to miejsce w 1921 r.; Gdańsk stał się wtedy, obok Warszawy i Poznania, miejscem inauguracji komunikacji lotniczej w Polsce. Ówczesne towarzystwo lotnicze „Aerotarg", zorganizowane głównie z myślą o obsłudze pierwszych międzynarodowych targów w Poznaniu, wykonało w 1921 r. 28 przelotów na trasie Poznań—Warszawa oraz 30 przelotów na trasie Poznań—Gdańsk. W rok później Gdańsk uzyskał stałe połączenie lotnicze z Warszawą. Gdańsk należał też, obok warszawskiego Okęcia, do lotnisk na których reaktywowano w pierwszej kolejności komunikację lotniczą w 1945 r. Potem udział lotniska gdańskiego w ogólnokrajowych przewozach lotniczych systematycznie rósł, charakteryzując się dynamiką większą niż na lotniskach innych miast wojewódzkich.

Znamienne dla tej dynamiki są zwłaszcza lata 1970—1973, w których pod względem wielkości przewozów pasażerskich Gdańsk uplasował się na pierwszej pozycji po stolicy; ogólna liczba pasażerów korzystających z tego lotniska wzrosła ze 175 tys. w 1970 roku do 250 tys. w 1973 r. (Dla porównania: warszawskie Okęcie obsłużyło w 1973 r. 800 tys. pasażerów, zaś Wrocław 216 tys.) Gdańsk utrzymywał stałe połączenia w sieci krajowej z Warszawą, Rzeszowem, Krakowem, Katowicami, Wrocławiem i Bydgoszczą. 30 marca br. z wysłużonego lotniska we Wrzeszczu wystartował ostatni samolot pasażerski PLL LOT. Gdańsk wszedł w nowy etap rozwoju komunikacji lotniczej.

ŹRÓDŁA DECYZJI

Systematyczny wzrost udziału lotniska gdańskiego w przewozach ogólnokrajowych oraz szereg przesłanek wskazujących na pogłębienie się tej tendencji, spowodowały potrzebę przystosowania go do nowych i wyższych zadań stawianych przed komunikacją lotniczą w tym rejonie kraju. Tymczasem dotychczasowa lokalizacja lotniska we Wrzeszczu stała się źródłem bardzo poważnych ograniczeń przy rozważaniu jego ewentualnej modernizacji i rozbudowy. Główne z tych ograniczeń to z jednej strony wzgórza, a z drugiej bezpośrednie prawie stykanie się z morzem.

Ograniczenia te nie mogły jednak podważyć samej idei, wyrosłej z potrzeby przyjmowania w Gdańsku coraz większej ilości i coraz nowocześniejszych samolotów. W konsekwencji wśród gospodarzy ziemi gdańskiej i samego Gdańska oraz w innych zainteresowanych tą sprawą instytucjach zrodziła się koncepcja zbudowania całkowicie nowego lotniska. Koncepcja ta znalazła też odpowiedni wyraz w „Programie Rozwoju Lotnictwa Cywilnego i Lotniczej Infrastruktury Technicznej do 1990 roku", opracowanym przez Podkomisję Transportu Lotniczego w Ministerstwie Komunikacji. Zgodnie z tym programem lotnisko gdańskie już w roku 1980 winno być włączone do komunikacji lotniczej w ruchu międzynarodowym. Niejako po drodze do tego celu, a więc o wiele wcześniej, lotnisku gdańskiemu wyznaczono przejęcie, obok Poznania i Rzeszowa, funkcji lotniska zapasowego dla Warszawy. W warunkach Polski, której rejon bywa często miejscem styku jakościowego różnych obszarów pogody, dysponowanie lotniskiem zapasowym dla ruchu międzynarodowego również na północy staje się przy intensyfikacji ruchu lotniczego rzeczą niezwykle wskazaną i pożyteczną. Do tych dwóch przesłanek doszła jeszcze trzecia, już ściśle wiążąca się z konkretnym miejscem lokalizacji samego lotniska. Rzecz w tym mianowicie, że miasto Gdańsk zaczęło coraz mocniej zaciskać swe urbanistyczne kleszcze wokół lotniska we Wrzeszczu, zaś samo lotnisko stało się w konsekwencji idealnym wręcz terenem dla budownictwa mieszkaniowego. Przeniesienie komunikacji lotniczej na nowe lotnisko stało się równoznaczne z możliwością wybudowania na terenie dotychczasowego we Wrzeszczu nowoczesnej dzielnicy mieszkaniowej, mogącej zaspokoić potrzeby kilkudziesięciotysięcznej rzeszy mieszkańców Trójmiasta.

Za likwidacją lotniska w Gdańsku Wrzeszczu przemawiały także nabrzmiałe problemy komunikacyjne, powodujące konieczność uruchomienia dodatkowych połączeń drogowych i kolejowych Przymorza z centrum Gdańska.

W wyniku prac studialnych oraz szerokiej dyskusji w gronie specjalistów i działaczy gospodarczych uznano, iż najwłaściwszym miejscem lokalizacji nowego lotniska będą tereny w rejonie Rębiechowa. Lokalizację tę uznano za optymalną i gwarantującą najkorzystniejsze warunki eksploatacji z uwagi na: dobre warunki klimatyczne oraz niezbyt urodzajną ziemię wpływającą w ogólnej kalkulacji na niższe nakłady inwestycyjne, wolne od przeszkód strefy podejścia do lotniska, możliwość jego dalszej, przyszłościowej rozbudowy, a nade wszystko stosunkowo niewielkie i mniej więcej równe odległości od głównych centrów aglomeracji takich, jak: Gdynia, Sopot, Pruszcz Gdański oraz inne ważne miejscowości ziemi gdańskiej.

GŁÓWNI WYKONAWCY

Bezpośrednim inwestorem budowy lotniska jest Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych w Warszawie, który realizuje tę inwestycję poprzez powołane w tym celu Biuro Budowy Lotniska Komunikacyjnego w Rębiechowie, kierowane przez mgra inż. Mieczysława Sadaja. Jednostką nadrzędną w stosunku do inwestora jest Centralny Związek Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Z uwagi na brak doświadczenia i dostatecznej ilości specjalistów niezbędnych w realizacji tak poważnego przedsięwzięcia, z wydatną pomocą budowniczym lotniska przyszedł resort Obrony Narodowej.

Prace studialne zapoczątkowane przez zespół rzeczoznawców Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji pogłębiło Wojskowe Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych w Warszawie, które jako kierujące biuro projektów wykonało także pełną dokumentację projektową we współpracy z Warszawskim Biurem Projektów Budownictwa Ogólnego, Centralnym Ośrodkiem Badawczo-Projektowym Konstrukcji Metalowych „Mostostal" i innymi. Głównym projektantem lotniska jest Zygmunt Krenc.

Krokiem wstępnym, a równocześnie decydującym o rozpoczęciu budowy i jej realizacji, stała się podjęta w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji uchwała Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej Gdańska z 1970 r., na mocy której władze wojewódzkie przejęły na siebie główny ciężar wszystkich prac związanych z przygotowaniem terenu pod budowę lotniska, a w tym takich jak nowe rozwiązanie układu komunikacyjnego, systemu energetycznego itp.

Generalnym wykonawcą pierwszego etapu budowy lotniska było Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych, kierowane przez inż. Aleksandra Suskiego, podległe Zjednoczeniu Przedsiębiorstw Robót Drogowych i Mostowych w Warszawie, które wykonało całość lotniskowych robót ziemnych i nawierzchniowych, a także sieć dróg usytuowanych w granicach lotniska oraz przy urządzeniach lotniskowych poza jego granicami.

W PRZYSPIESZONYM TEMPIE

Dzięki dużej operatywności i wysiłkowi wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego, pierwszy etap budowy lotniska skrócony został o ok. 8 miesięcy. Wysokie tempo prac przyjęte zostało od samego początku, czego dowodem może być fakt że decyzja o nowej lokalizacji lotniska zapadła w sierpniu 1971 r., a już pod koniec tego roku opracowane i ostatecznie zatwierdzone zostały założenia techniczno-ekonomiczne i rozpoczęły się prace przygotowawcze do realizacji inwestycji. W jednostkach wykonawczych i współuczestniczących w budowie zaangażowanych było ponad 1 200 osób z około 40 instytucji. O rozmiarach wykonanych prac świadczyć zaś może m. in. przemieszczenie ok. 1 mln m³ ziemi, ułożenie ok. 80 km różnego rodzaju kabli oraz prace betoniarskie na powierzchni 400 tys. m².

Zakończenie pierwszego etapu budowy umożliwia uruchomienie na nowym lotnisku krajowej komunikacji lotniczej oraz ograniczonej komunikacji w ruchu międzynarodowym.

Zbudowane w I etapie lotnisko obejmuje wraz z urządzeniami usytuowanymi poza jego granicami powierzchnię ok. 200 ha. Pole wzlotów obejmuje m. in. drogę startową o długości 2 800 m i szerokości 45 m (z poboczami 59 m), drogi kołowania samolotów oraz płytę przeddworcową.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego i kierowania tym ruchem lotnisko wyposażono w odpowiednie pomoce nawigacyjne m. in. w system świetlny Calverta zakupiony w Czechosłowacji.

Techniczna zabudowa portu lotniczego obejmuje dwa budynki, tj. budynek dworca towarowego z adaptacją pomieszczeń na tymczasowy dworzec pasażerski oraz budynek technicznej obsługi startowej.

★

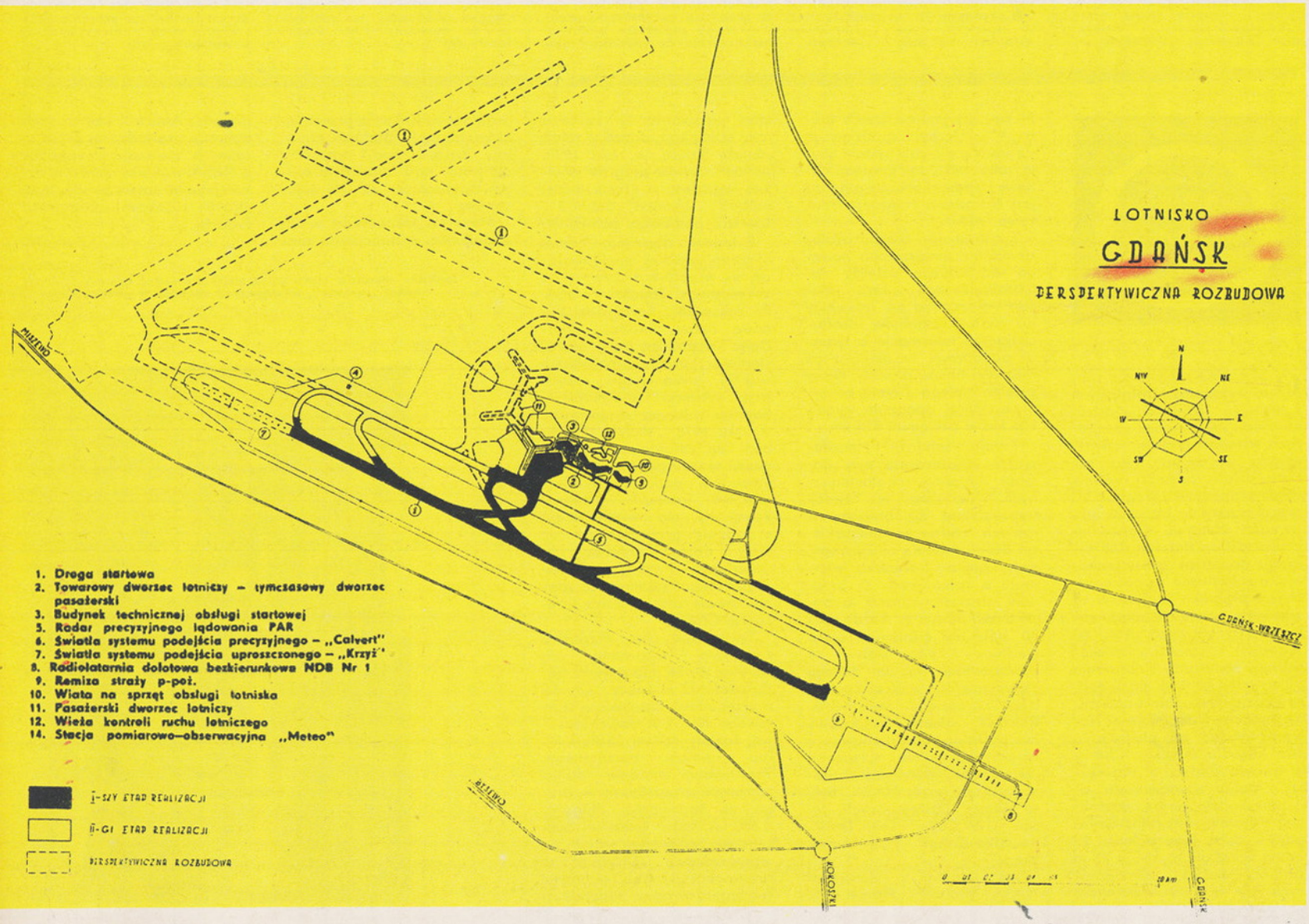
Zasadnicze roboty lotniskowe zostały wykonane do 31 marca 1974 r., a od 1 do 30 kwietnia trwał sukcesywny odbiór techniczny i roboty wykończeniowe, rozruch i próby eksploatacyjne tak, aby w dniu 2 maja mógł wystartować pierwszy samolot pasażerski, wieńcząc w ten sposób pierwszy etap realizacji nowego lotniska komunikacyjnego Gdańsk. Pozostanie jeszcze jednak do realizacji etap drugi, w ramach którego przewiduje się wyposażenie lotniska w stopniu gwarantującym regularne przyjmowanie samolotów średniego zasięgu w ciągu całej doby, z możliwością doraźnego przyjmowania samolotów dalekiego zasięgu.

Rozbudowane w drugim etapie lotnisko będzie obejmować, wraz z urządzeniami poza jego granicami, powierzchnię około 250 ha. Zostaną zbudowane dalsze drogi kołowania samolotów, druga część płyty przeddworcowej, a także płyta odstawczo-towarowa.

W zakresie pasażersko-usługowej zabudowy portu lotniczego zbudowany będzie nowoczesny dworzec.

W zakresie osłony radionawigacyjnej i radiolokacyjnej zainstalowany zostanie instrumentalny system lądowania, umożliwiający przyjmowanie samolotów w warunkach II kategorii lądowania, tj. przy widzialności pionowej 30 m i poziomej 400 m. Dopiero wówczas, tj. po zrealizowaniu drugiego etapu — co ma nastąpić do 1978 r. — lotnisko w Gdańsku stanie się także międzynarodowym portem lotniczym w pełnym tego słowa znaczeniu, zdolnym obsłużyć w skali rocznej od 800 tys. do 1 mln. pasażerów,

WIKTOR WIONCZEK



Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **W Oslo** podpisano norwesko-radzieckie porozumienie w sprawie użytkowania nowego lotniska na głównej wyspie archipelagu Spitsbergenu. Jak wiadomo, w myśl układu paryskiego, wyspy tego archipelagu będące częścią terytorium Norwegii, zostały udostępnione także innym zainteresowanym państwom. Z przywileju tego korzysta ZSRR, który na wyspie Spitsbergen eksploatuje w Barentsburg kopalnię węgla. Umowa przewiduje, że lotnisko na Spitsbergenie będzie dostępne wyłącznie dla samolotów w służbie cywilnej. Na lotnisku oprócz Norwegów będzie też zatrudnionych kilku pracowników „Aeroflotu". Radzieckie samoloty i śmigłowce będą mogły bez ograniczeń korzystać z lotniska.

■ **Policja** Meksyku i USA po trzyletniej walce zlikwidowała międzynarodowy gang złodziei zabytków archeologicznych. Złodzieje — zawodowi archeolodzy korzystali przy wywózce skarbów epoki przedkolumbijskiej ze świątyń Majów w dżunglach Jukatanu i wyspy Quintana Roo ze starych, nie używanych już lotnisk, wybudowanych wśród nieprzebytych lasów. W walce z łupieżcami oprócz zawodowych policjantów brali udział archeolodzy, historycy i historycy sztuki. Do ich dyspozycji oddano 12 samolotów i śmigłowców.

■ **Radziecki** „Aeroflot" otworzył ostatnio swoje nowe przedstawicielstwo w Belgradzie. Aktualnie „Aeroflot" utrzymuje 4 połączenia pomiędzy ZSRR i Jugosławią. Od 1 kwietnia br. do eksploatacji na linii Moskwa — Belgrad weszły trzy maszyny Tu-154.

■ **Dwoje** porywaczy, małżeństwo etiopskie, usiłowało uprowadzić samolot pasażerski linii „East African Airways", który leciał z Nairobi do Malindi. Porywacze chcieli udać się do Libii, co było niemożliwe bez uzupełnienia zapasu paliwa. Gdy pilot wylądował w stolicy Ugandy — Kampali, aby dobrać paliwa, oddział wojska otoczył samolot zmuszając porywaczy do poddania się.

■ **Zachodnioniemiecka** Luftwaffe coraz żywiej interesuje się obiektami lotnictwa wojskowego Hiszpanii. Ostatnio jej inspektor gen. H. Rall, przebywał w tym kraju. Zapoznał się on z szeregiem obiektów i baz wojskowych. Generał zwiedził także zakłady lotnicze, które szeroko współpracują z przemysłem lotniczym NRF.

■ **Wśród** towarzystw komunikacji powietrznej, które przeprowadzają się z dotychczasowej siedziby w paryskim porcie lotniczym Orly do nowego międzynarodowego portu „Charles-de-Gaulle" w Roissy-en-France, znalazły się ostatnio również linie „Pan American World Airways".

■ **Aby dostosować** się do życzeń wielu potencjalnych użytkowników naddźwiękowego samolotu „Concorde", wymagających zastosowania w tym typie samolotu cichszych silników i uzależniających od tego udzielenie dla „Concorde" prawa przelotu, startu i lądowania, francusko-brytyjscy producenci zakomunikowali, że zaopatrzą „Concorde" w o wiele ciszej pracujące silniki. Przy okazji — „Concorde" ma mieć polepszoną aerodynamikę skrzydeł.

■ **W Bukareszcie,** w dniach 6 — 12 czerwca br., zorganizowana będzie międzynarodowa wystawa techniczno-lotnicza „Aerotechnica 74", na której zaprezentowane zostaną osiągnięcia światowego przemysłu lotniczego oraz możliwości współpracy międzynarodowej.

■ **Jednymi** z największych w Indonezji, obok „Garuda Airlines", są linie „Merpati Nusantara Airlines", których głównym zadaniem jest utrzymanie komunikacji lotniczej wewnątrz kraju oraz — jako zadanie dodatkowe — łączność w obszarze dalekowschodnim.

■ **Trwają** rozmowy między rządem rumuńskim i zakładami United Aircraft z USA w sprawie współpracy przy budowie 50 śmigłowców transportowych S-61N.

■ **Siergiej Iljuszyn,** sławny radziecki konstruktor samolotów, po raz trzeci został Bohaterem Pracy Socjalistycznej. 29 marca br. został odznaczony Orderem Lenina i trzecim złotym medalem „Sierp i Młot". Odznaczenia te przyznano mu w uznaniu wyjątkowych zasług dla rozwoju radzieckiego lotnictwa.

■ **W Belgii** utworzona została, pod nazwą „Heli Secours", specjalna medyczna służba powietrzna, wyposażona w śmigłowce „Alouette-III", których zadaniem jest szybkie niesienie pomocy ofiarom wypadków drogowych.

■ **Znany** austriacki ośrodek szybowniczwa alpejskiego w Aigen zakończył definitywnie w grudniu ub. r. swą działalność na lotnisku wojskowym w tej miejscowości. Obecnie siedzibą ośrodka jest lotnisko sportowe Niederöblarn, parę kilometrów na zachód od Aigen.

■ **W odległości** 30 km na płd.wschód od Bangkoku, w miejscowości Amphur Bangplee, budowany jest nowy port lotniczy stolicy Syjamu.

■ **W stadium** lotów próbnych znajduje się obecnie wersja pływakowa znanego radzieckiego śmigłowca Mi-8. Dotychczas wyeksportowano ponad 300 sztuk tego śmigłowca.

■ **Wojska** lądowe i piechota morska Anglii zostały wyposażone w indywidualną broń do walki z samolotami. Przeciwlotniczy zestaw „Blowpipe" stosowany jest do niszczenia nisko lecących samolotów lub celów naziemnych. Zasięg do 3000 m. Masa zestawu wynosi 19 kg, długość rakiety — 1,37 m.

■ **„Aeroflot"** uruchomił nową linię towarową Tiumeń — Niżniewartowsk. Samoloty An-22 przewożą na 1000-kilometrowej trasie materiały budowlane i sprzęt do ośrodków poszukiwania ropy naftowej.

■ **Służbę** patrolową nad drogami czechosłowackimi w znacznie większej mierze niż dotychczas pełnić będą śmigłowce Mi-2.

■ **W muzeum** monachijskim budowana będzie nowa hala, w której mieścić się będą eksponaty z dziedziny lotnictwa i kosmonautyki. Zakończenie budowy przewidziane jest na rok 1977. Jako organ doradczy przy budowie służy grupa 50 specjalistów z różnych dziedzin.

■ **Iran** kupuje amerykańskie samoloty wojskowe jeszcze zanim zejdą one z taśmy i staje się jednym z głównych odbiorców broni amerykańskiej. Władze irańskie zamówiły już około 30 samolotów F-14 „Tomcat" i zamierzają zakupić jeszcze około 50 maszyn typu F-15 „Eagle". Oba typy są najnowszej produkcji i nie były jeszcze używane przez siły zbrojne USA. Mówi się, że Iran, który skorzystał ogromnie na ostatniej podwyżce cen ropy naftowej, chętnie zakupi wszystkie najdroższe typy samolotów, z wyjątkiem bombowców nuklearnych.

■ **166** samolot wojskowy typu „Starfighter" straciło ostatnio lotnictwo NRF. Pilot zginął w katastrofie.

■ **Luksemburskie** towarzystwo komunikacji powietrznej „Luxair" unowocześnia obecnie swój park maszyn, złożony dotychczas z trzech samolotów F-27 i dwóch „Caravelle". Jako pierwsze — wejdą do eksploatacji zakupione niedawno: francuski „Mercure" i amerykański B-737.

■ **Działalność** radzieckiego lotnictwa rolniczego, pozostającego w gestii „Aeroflotu", obejmie w roku 1975 aż 100 mln ha użytków (w roku 1970 — 83,33 mln ha).

■ **Siły** powietrzne USA stacjonujące w Europie wprowadziły na uzbrojenie lotnictwa taktycznego kierowane bomby lotnicze z laserowym systemem naprowadzania. Mają one uzupełnić wprowadzone do amerykańskiego lotnictwa w Europie w roku 1970 kierowane bomby lotnicze z telewizyjnym systemem naprowadzania. W bomby te uzbrojone są samoloty F-4 „Phantom". **(Z)**

■ **Marcowa** konferencja IATA w Montreaux w sprawie nowej, trzeciej w roku bieżącym podwyżki taryf lotniczych na liniach północnoatlantyckich od 1 czerwca br., przyniosła tylko częściowe uzgodnienie. Wobec opozycji kilku towarzystw, w tym także LOTU, odrzucono projekt podwyższenia taryf pasażerskich, a podniesiono o 5% tylko towarowe, przy czym — zgodnie ze stanowiskiem zainteresowanych krajów — podwyżka ta nie będzie stosowana na liniach z/do Kanady, Meksyku i Polski. Ewentualne, dalsze rozpatrywanie podwyżki taryf lotniczych zostało odłożone do jesieni.

■ **Do IATA** wpłynął wniosek, aby opłaty za bagaż lotniczy były pobierane nie według masy, lecz ilości sztuk. Propozycja ta, budząca wiele zastrzeżeń, została przekazana do rozpatrzenia grupie roboczej.

■ **Ankieta** przeprowadzona przez francuski dziennik „France Soir" wykazała, że 45% Francuzów jest za wstrzymaniem dalszej produkcji samolotów „Concorde", 30% za jej kontynuowaniem, a 25% nie zajmuje stanowiska.

■ **„British Airways"** ocenia straty roczne wynikające z zamierzonej eksploatacji 5 samolotów „Concorde" na 26 mln funtów.

■ **Wobec** pogarszającej się sytuacji finansowej, towarzystwa „Pan American" i „Trans World Airlines" zamierzają zawrzeć porozumienie pulowe na liniach transatlantyckich. O ile zgodzą się na to władze lotnicze (CAB), ze względu na ustawę przeciwtrustową będzie to stanowiło wyłom od dotychczasowej zasady niezawierania przez towarzystwa amerykańskie tego rodzaju porozumień, bardzo rozpowszechnionych w Europie, a mających na celu ograniczenie konkurencji.

■ **We Francji** ma być w najbliższym czasie powołany naczelny zarząd przestrzeni powietrznej, podległy ministrowi transportu. Ma on m. in. koordynować na szczeblu centralnym ruch lotniczy cywilny i wojskowy. **(o)**

CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

OSTATNIO zebrało się sporo wiadomości związanych z techniką rakietową i astronautyką. Stąd też bez specjalnych wstępów podaję najważniejsze wydarzenia. Już rok czasu działa radziecki próbnik międzyplanetarny „Prognoz-3", przeznaczony do badania aktywności i wpływu Słońca na magnetosferę ziemską. Jak wynika z doniesień prasy fachowej, otrzymywane za pośrednictwem próbnika informacje są niezwykle cenne. W ciągu roku czasu dokonano około 60 seansów łączności. Dalekosiężnej łączności i badaniu odległych Galaktyk poświęcony będzie nowy obiekt naziemny budowany aktualnie w Nowym Meksyku, na płaskowyżu San Augustin w USA. Chodzi w tym przypadku o największy z dotąd zbudowanych radioteleskopów, może dokładniej o system radioteleskopów, gdyż w skład jego wchodzi 27 anten parabolicznych po 25 m średnicy każda, rozciągających się na obszarze około 21 km, przyjmując kształt litery „Y". Uczeni spodziewają się uruchomić cały system około roku 1981. Inicjatorem budowy radioteleskopu-giganta jest Narodowa Fundacja Naukowa USA.

5 marca na orbicie okołoziemskiej umieszczono nowego radzieckiego satelitę meteorologicznego z serii „Meteor". Rozszerza on istniejący już system satelitów dostarczających informacje o sytuacji pogodowej w określonych rejonach naszej planety. Nowy satelita obiega Ziemię po orbicie, której apogeum wynosi 906 km, a perigeum 853 km.

Trwają sondaże atmosferyczne dokonywane przy pomocy balonów stratosferycznych. Niedawno w Szwecji wypuszczono 20 balonów w ramach radziecko-francuskiego doświadczenia naukowego, a już prasa francuska informuje o zamówieniu 35 balonów stratosferycznych o pojemności 83 tys. m³ każdy oraz 60 balonów ciśnieniowych o średnicy 2,15 m. Balony te przeznaczone są do dużego eksperymentu meteorologicznego o zasięgu światowym. Również rakiety sondażowe nie próżnują. Oto niedawno z Gujany francuskiej wyrzucono serię rakiet amerykańskich dostarczonych przez NASA. Były to rakiety następujących typów: 12–„Super Loki Dart", 1–„Nike Cajun" i 2–„Super Arcas".

Jak wynika z doniesień NASA, próbnik „Pionier-11", który wyrzucono w kwietniu roku ubiegłego, dotrze w rejon planety Saturn w roku 1979. Jednym słowem program wielkiej wyprawy, w czasie której próbnik „zobaczył" Saturna i Jowisza, przebiega pomyślnie.

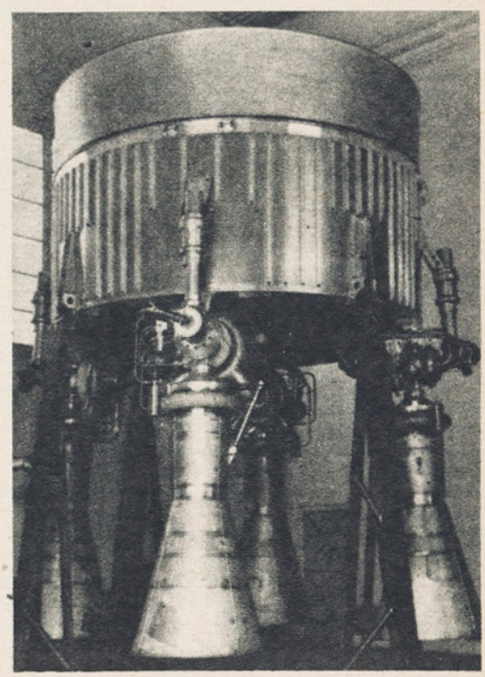
Z Japonii docierają wieści o coraz bardziej zacieśniającej się współpracy przemysłów kosmicznych Japonii i USA. Po zakupieniu licencji na budowę rakiety nośnej „Thor-Delta" wspomina się o wyniesieniu w kosmos japońskiego satelity, wykonanego jednak przez wytwórnie amerykańskie. Satelita taki ma wystartować w roku 1976 i służyć potrzebom meteorologicznym. Przy okazji można podać, że wbrew uprzednio podawanym informacjom francuski przemysł kosmiczny nie współpracuje z Japonią przy budowie rakiety nośnej, zdolnej do wyniesienia 1 tony ładunku użytecznego. Wiadomość zdementowało kategorycznie francuskie CNES.

Tymczasem na Przylądku Canaveral rozpoczną się wkrótce prace, które trwać będą około 12 miesięcy. Chodzi o przebudowę stanowiska startowego Nr 39 A dotychczasowej rakiety nośnej „Saturn-V" dla samolotu kosmicznego. Zbudowana zostanie droga startowa, przepraszam – droga do lądowania, długości 4 600 m, która umożliwi bezpieczne lądowanie statku po wprowadzeniu „Orbitera" na orbitę okołoziemską. Wchodzimy zatem w nową zupełnie epokę opanowywania przestrzeni kosmicznej. Budowa samolotu kosmicznego i rozpoczęcie prac nad przyszłym portem kosmicznym są jej zwiastunami.

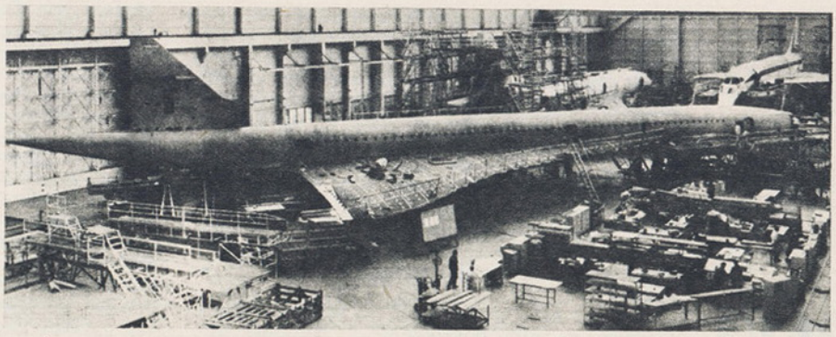
Może na zakończenie warto wspomnieć o francuskim programie „Arnica". Jest to skrót operacji prowadzonej przez uczonych francuskich wspólnie z NASA, w której chodzi o wykorzystanie satelitów do rejestracji zasobów naturalnych Francji.

P.E.

Makieta silników startowych projektowanej rakiety francuskiej „Ariane", następczyni nieudanej „Europy".



Rakieta po świecie



Budowa „Concorde" nr 5, który ma być pierwszym samolotem tego typu dla „Air France".

DYSKUSJA O „CONCORDE"

W ostatnich czasach najbardziej dyskusyjnym problemem lotniczym na Zachodzie stały się dalsze losy francusko-angielskiego naddźwiękowego „Concorde". Samolot ten — po licznych próbach — został oceniony jako zasadniczo udany. Mało kto jednak chce go zakupić. Te zaś linie lotnicze, które się na to zdecydowały, już z góry zakładają astronomiczne wprost straty, które okażą się w czasie eksploatacji. Prasa, tak brytyjska jak francuska, pisze na ten drażliwy temat niemal bez przerwy.

Pod znamiennym tytułem „Rosnące ceny paliwa zabiją „Concorde" lotniczy korespondent „The Observer" pisze: „Rząd nie może już dalej odwlekać ostatecznej decyzji co do losu „Concorde". Większość ministrów zdaje sobie dobrze sprawę z tego, że w obecnej sytuacji paliwowej nie można liczyć na zakup tego samolotu ani w Europie, ani w Ameryce czy Azji. Niemniej wchodzą tu mocno drażliwe względy polityczne i społeczne — niechęć zadrażnień z Francją, obawa przed związkami zawodowymi. Jednocześnie trzeba także zadecydować, czy można przeznaczać ogromne sumy na prace nad dalszą rozwojową wersją nazwanego roboczo „Super-Concorde".

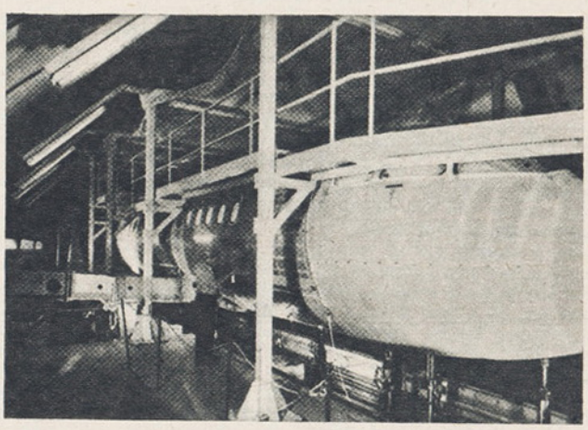
Obecnie wpłynęło tylko 9 zamówień (5 brytyjskich, 4 francuskie) na 16 maszyn będących już na ukończeniu. Linie brytyjskie liczą na wprowadzenie samolotu do pełnej eksploatacji najwcześniej przy końcu 1976 r., a więc równo w dwadzieścia lat od powstania pierwszego pomysłu budowy „Concorde". Nie trzeba dodawać, że w lotnictwie jest to różnica całej epoki. Trzeba się obecnie zdecydować na jedno z następujących rozwiązań: 1) Wstrzymanie dalszej produkcji, nawet bez zgody Francji; 2) Razem z wytwórnią francuską ukończyć tylko 9 maszyn; 3) Budować w tempie zwolnionym całą serię, aby tylko uniknąć masowego bezrobocia wysoko kwalifikowanej kadry. Koszta dotychczasowej budowy i przyszłej eksploatacji są niebywale wysokie. Nic więc dziwnego, że minister skarbu chciałby radykalnie zastopować produkcję, czemu sprzeciwia się minister spraw zagranicznych. Koszty eksploatacyjne „Concorde" będą przeszło 4 razy większe niż np. samolotów poddźwiękowych typu „Caravelle" lub „Boeing-747.

Korespondent lotniczy „The Times" pisze: „Na zebraniu robotniczym zakładów lotniczych w Bristol przemawiał nowy minister przemysłu. Podał wiele cyfr, ale stwierdził, że decyzja ostateczna jeszcze nie nastąpiła. Rząd zamierza zarzucić produkcję po ukończeniu 16, a najwyżej 19 maszyn. Minister zapowiedział w najbliższym czasie spotkanie z francuskim ministrem transportu. We Francji tylko 30% ankietowanych było za dalszą produkcją, 45% uważało, że należy natychmiast przerwać wydatki związane z „Concorde", 25% nie miało zdecydowanego zdania. W Tuluzie zwolniono już z pracy 800 robotników. W Anglii zajętych przy „Concorde" (łącznie z silnikami Rolls-Royce) jest obecnie przeszło 21 000 pracowników. Ostatnio Iran odmówił zakupu 2, a Chiny 3 „Concorde" pomimo uprzednio daleko zaawansowanych rozmów handlowych".

(J.K.)

WSZĘDOŁAZ

Informowaliśmy już o nowym radzieckim ekranolocie doświadczalnym. Obecnie podajemy jego bliższe dane. Nosi on oznaczenie ESKA-1 i nazywa się ekranolot-kuter-amfibia. Powstał w Centralnym Laboratorium Nowych Wodnych Środków Ratowniczych RSFSR. Jest to prawdziwy wszędołaz. Przy prędkości do 50 km/h jest kutrem. Przy dalszym wzroście prędkości lekko odrywa się od wody i leci jak samolot wykorzystując efekt poduszki powietrznej. Z silnikiem o mocy zaledwie 30 KM rozwija on prędkość do 120 km/h, a więc ok. dwa razy większą niż zwykły kuter ratowniczy z silnikiem 70 KM. Ekranolot może poruszać się również po śniegu, niczym aerosanie. ESKA-1 przeznaczony jest do ratownictwa na wodzie, śniegu, w miejscach trudno dostępnych, do udziału w ekspedycjach geologicznych itd. W 1974 r. zespół ekranolotów ESKA-1 wykona rejs doświadczalny z Moskwy nad Morze Czarne.



PRÓBA ZMĘCZENIOWA

Pasażerski samolot odrzutowy krótkiego zasięgu VFW-614 przechodzi próby zmęczeniowe symulujące 60 000 lotów. Ta właśnie liczba lotów ma odpowiadać żywotności tego samolotu.

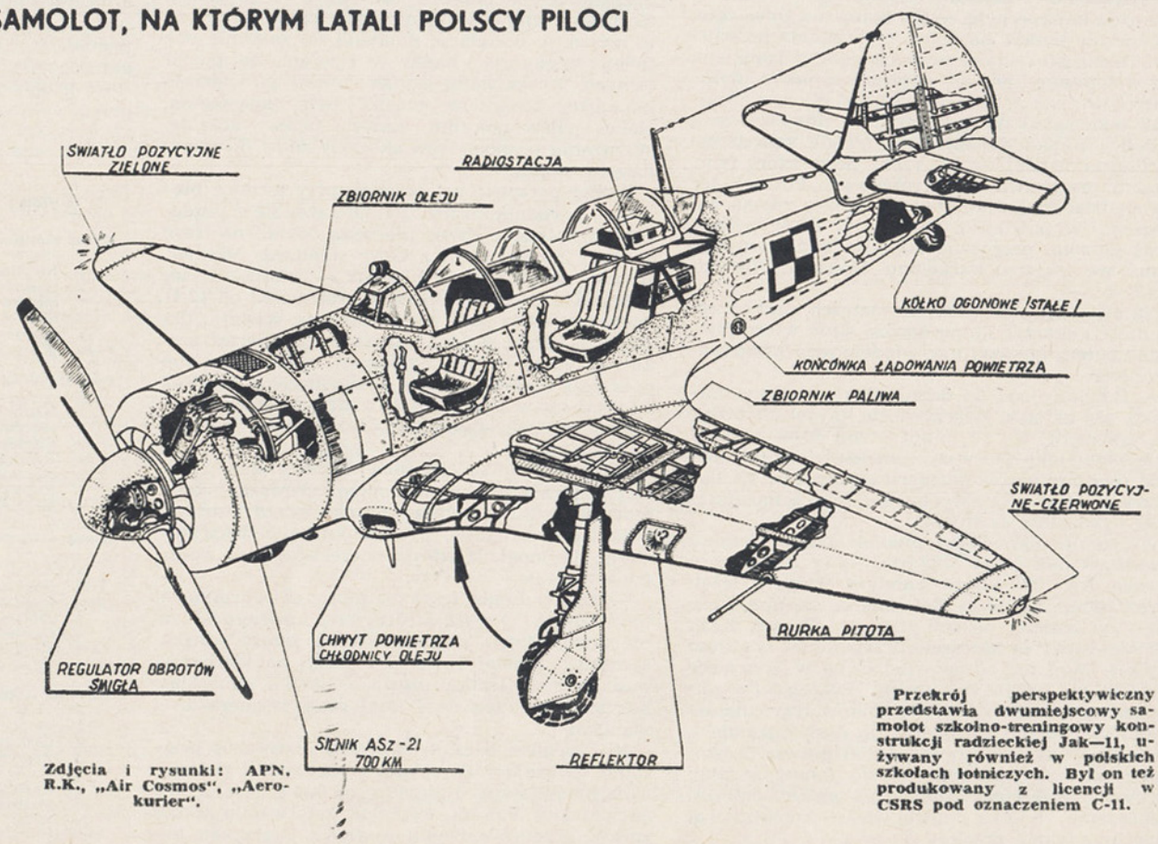
SILNIK RAKIETOWY NA TRÓJSKŁADNIKOWE PALIWO

Doskonałe osiągi silnika rakietowego napędzanego dwuskładnikowym paliwem ciekłostałym tzw. hybrydy zachęciły konstruktorów do szukania nowych rozwiązań silników rakietowych. Na zlecenie NASA opracowany został i wypróbowany silnik rakietowy na trójskładnikowe paliwo ciekło-stałe tzw. tribrida. Paliwo stanowi tu: ziarno paliwa stałego zawierające lit, ciekły utleniacz fluor oraz ciekły wodór.

W wyniku reakcji chemicznej między litem a fluorem powstaje bardzo wysoka temperatura ok. 3744°C. Powstałe spaliny chłodzone są przez ciekły wodór wtryskiwany do komory spalania tuż przed dyszą wylotową. W wyniku mieszania się wodoru ze spalinami temperatura wylotowych gazów obniża się do ok. 1350°C. Ciśnienie w komorze spalania wynosi 17,6 kG/cm².

W warunkach lotu w przestrzeni kosmicznej silnik rakietowy napędzany paliwem fluorlit-wodór winien osiągnąć impuls właściwy o wartości 500 kG/kgs nie uzyskany dotychczas przez żaden konwencjonalny silnik rakietowy. W porównaniu z obecnie stosowanymi paliwami — paliwo trójskładnikowe jest o 2/3 bardziej energetyczne. **(A. K.)**

SAMOLOT, NA KTÓRYM LATALI POLSCY PILOCI



Przekrój perspektywiczny przedstawia dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy konstrukcji radzieckiej Jak—11, używany również w polskich szkołach lotniczych. Był on też produkowany z licencji w CSRS pod oznaczeniem C-11.

Zdjęcia i rysunki: APN, R.K., „Air Cosmos", „Aerokurier".

Z „JANTARAMI" W OJCZYŹNIE KANGURÓW (9)

Z PRAWEJ RĘKI

TADEUSZ REJNIAK

— Co ten Viitanen wyprawia! Na czterystu metrach leci w środek buszu!

To były pierwsze słowa Heńka Poźniaka, usłyszane po wyjęciu radiostacji z lodówki. Chociaż się dziwił brawurze rywala, sam też zaryzykował: — W razie czego szukajcie mnie w krzakach — powiedział po chwili do załogi naziemnej i poleciał nad skrub... Tak właśnie prawidłowo nazywa się australijska odmiana buszu, który tworzą silnie rozgałęzione, krzewiaste gatunki eukaliptusa i akacji. Nie trzeba było jednak odnajdywać Heńka w zaroślach. Zarówno on, jak i Viitanen złapali jakieś półmetrowe wznoszenia, pozwalające obu przesunąć się trochę do przodu i przybliżyć w bezpieczniejsze rejony biegnącej dołem drogi. Ale czas lądowania nadchodził nieubłaganie. Było pół do ósmej, gdy Kępka meldował, że ma 900 m i 40 km do domu. Żeby nie ten potworny czołowy wiatr...

— Poczekaj z pięć minut, nie przeprawiaj się jeszcze — mówił Franek do Janka Wróblewskiego, stojącego z wozem obok promu, gdyż nie był pewien, po której stronie rzeki Murray wyląduje szybowiec kolegi. Denerwował się też Wujczak:

— Nic nie widać pod słońce, trudno wybrać lądowisko przed sobą.

— Uważaj Stasiu, bo zielone to może być winnica — przestrzegał go Franek, sam zresztą też będąc w podobnych opałach.

W najlepszej sytuacji był jeszcze Kluk. Miał wysokość 1 100 m i wyliczał, że siądzie jakieś trzy kilometry przed lotniskiem. Tymczasem na mecie byli już Ax, Zegels i Moffat. — Na tego to nie ma rady — mówił ktoś z uznaniem dla niebywałej regularności Moffata, kończącego w czołówce każdą konkurencję. — Za ładną ma żonę, żeby na noc nie wrócić do domu — brzmiała konkluzja. Te żarciki rzucane mimochodem, półgębkiem, nie rozpraszały jednak napięcia z jakim wsłuchiwaliśmy się w relacje naszych pilotów. Wujczak podchodził do lądowania za miejscowością Cadell. Kępka dociągnął w bliskie sąsiedztwo promu po drugiej stronie rzeki, przez którą tymczasem przeprawił się Wróblewski. Poźniak też już siedział mając kontakt ze swoją załogą naziemną. W powietrzu pozostawał Kluk, będący teraz główną przyczyną kłębów papierosowego dymu we wnętrzu karawanu. Doleci?... Nie doleci?...

Na pięciuset pięćdziesięciu metrach miał 10 km do mety i skarżył się na bardzo silny wiatr. Niedługo potem ucieszył nas wiadomością przekazaną ziemi:

— Bohdan, jedź do domu. Chyba osiągnę lotnisko, ale na styk. Rzeczywiście, przyszedł nisko, ale przyszedł! Na 13 minut przed 20.00 przeciął linię mety jako pierwszy i zarazem ostatni spośród reprezentantów kategorii szybowców 19-metrowych. Miał więc zwycięstwo dnia, a nazajutrz dwie i pół pinty szampana.

W sumie ukończyło przelot tylko siedmiu przedstawicieli klasy otwartej — z najlepszym czasem Ax. W klasie standard wszyscy leżeli przed metą. Najbliżej Reichmann, za nim Renner i na trzeciej pozycji Kępka. Staszek Kluk był szczęśliwy — nareszcie przypomniał rywalom o sobie. Miał też co opowiadać, bo w końcówce przelotu nie brakło mu emocji. Po zejściu z gór, podczas gdy większość zawodników trzymała się przezornie rejonu z drogami, on dostrzegł daleko na północy strzępki chmur. Odbił prawie prostopadle od trasy, poleciał śmiało kawał w głąb skrubu, szczęściem bardzo już nisko uchwycił wznoszenie i nad pustkowiem kontynuował znaczny odcinek przelotu.

Poźniak miał atrakcyjne spotkanie z dwoma orłami. Niemal jednocześnie z nimi wszedł do komina. Ptaszyska ogromne, rozpiętość skrzydeł ponad dwa metry, potężne, zakrzywione dzioby i szponiaste łapy, podgięte niczym chowane podwozie, które wychylały od czasu do czasu, gdy trzeba było przyhamować.

— Nic się draniе nie bały. Nawet w pewnej chwili musiałem zrobić unik, żeby się nie zderzyć, bo szybciej szedłem do góry. Strasznie niedbale centrowały komin — zakończył Heniek relację z niesmakiem wobec niedostatku szybowniczej wiedzy w ptasich łebkach partnerów krążenia.

Kluk nie mógł się uwolnić od wrażenia, jakie wywarła na nim doskonałość „Nimbusa II", sprawdzona bezpośrednio w trakcie wspólnego lotu z Moffatem:

— Przymierzyłem się do niego na długim przeskoku. Dopasowałem prędkość — 210 km/h — i lecieliśmy razem jakieś 15 do 20 km. On stracił około czterystu metrów wysokości, ja dobre sześćset. Dwieście metrów wyżej od mnie naciął spotkany komin. No i ścigaj się z takim...

Te cytowane relacje, opowieści, to próbka powieczornych ożywionych konwersacji zawodników, prowadzonych po konkurencji już w domu. Mogły się ciągnąć do późnej nocy, bo doznań z przelotu było zawsze bez liku. Tak było i tym razem.

JASNY CZWARTEK

Zdarzył się nam u progu mistrzostw czarny czwartek, mogliśmy teraz, pod ich koniec, mówić o jasnym, promiennym — w dniu 24 stycznia, w dniu IX konkurencji. Przed jej rozpoczęciem Staszek Kluk przypomniał mi żartem:

— Tylko proszę nie zapomnieć: za lewe skrzydło z prawej ręki.

Była to aluzja do dnia poprzedniego, w którym podczas startu wypuszczałem Staszkowego „Jantara", biegnąc przy lewym płacie, trzymanym oczywiście prawą ręką, bo trudno inaczej. Że lot wypadł zawodnikowi pomyślnie, więc Staszek zamawiał ponowienie czarów. Ani mi w głowie postało odmawiać życzeniu. Żadnej magii na starcie nie za wiele, jeśli tylko może wprawić pilota w dobry humor.

No, ale dość zabawy. Sprawa jest poważna: obie klasy lecą na **wspólny, duży trójkąt z wierzchołkami w Karoonda i Mildura**, a zrobić z dobrą prędkością 513 km trasy przy bezchmurnym niebie, to nie w kij dmuchał.

Meteorolog zapowiadał dopiero późnym popołudniem nikłe welony cirrusów na wysokości blisko trzydziestu tysięcy stóp i niżej — na dziewięciu tysiącach, czyli około 2 500 m — nieśmiałe cumulusy, w ilości mniejszej jak 1/8 pokrycia. Szczęśliwie dla pilotów nie trafił z prognozą. Górnego zachmurzenia nie było widać wcale, za to niższe, to pożądane, pojawiło się znacznie obficiej, upiększając błękit w czterech do pięciu ósmych. To wszystko jednak dopiero po godzinie piętnastej. Przedtem blacha była ~~kompletna~~, słońce paliło upiornie nawet przez koszulę. Wskazania termometrów skoczyły znów do czterdziestu stopni.

Wobec perspektywy przelotu przy termice błękitnej zawodnikom na ogół spieszyło się z pożegnaniem lotniska. Przed pierwszą odeszli na trasę wszyscy najważniejsi z klasy standard: Mercier, Renner, Reichmann i Fitchett — właśnie w tej kolejności, z parominutowymi różnicami od 12.41 począwszy. Dla nas, no powiedzmy ściślej: dla Kępki miało to istotne znaczenie. Zamierzał atakować, gonić rywali, było więc nader korzystne mieć całą czołówkę przed sobą. Odczekał do 13.08 i puścił się w pogoń. Wraz z nim polecieli Wujczak i Poźniak, a Staszek Kluk jeszcze dziewięć minut później.

Józek Dankowski od rana zapewniał: — Dzisiaj Kępka wygra konkurencję. — Można było mu wierzyć, obserwując Franka przed startem. Nosiło go formalnie, był korzystnie podekscytowany, nie mógł się wprost doczekać zajęcia miejsca w kabinie.

— Lubię długie trasy w mocnych warunkach termicznych. O wyniku decydują umiejętności, a nie przypadkowe złapanie dwóch, trzech silnych kominów. Dzisiaj czwórki i piątki na wariometrze będą się trafiać często — mówił omiatając horyzont spojrzeniem i miał rację w przewidywaniach.

Nie mogłem niestety warować cały czas przy radiu. Zbliżający się koniec mistrzostw i związany z nim powrót w przedwyjazdową gościnę do adelaidzkiej Polonii wymagał załatwienia kilku spraw, przeprowadzenia pewnych uzgodnień telefonicznych. Do naszego sztabu, do karawanu trafiłem dopiero o pół do piątej. Józek promieniał:

— No, bracie, ale suną dzisiaj! Stawiasz wieczorem dwa miody, nic cię nie uratuje.

Postawiłbym chętnie i dziesięć, byle tylko do samej mety szło tak, jak to wkrótce zilustrowały płynące z głośnika rozmowy pilotów. Byli już po drugim punkcie zwrotnym, lecieli jak szatany — ostro, dynamicznie, w zapamiętałym ataku non stop. Franek z Heńkiem Poźniakiem współpracowali fantastycznie, mijali licznych mniej znaczących rywali, ale także Merciera i Fitchetta też już mieli za sobą. Tylko Reichmann z Rennerem uciekali im jeszcze, utrzymując malejący handicap wcześniejszego odejścia na trasę. Oba Staszki, Mały i Duży, szli kawałek za naszą torującą szlak dwójką, demonstrując również wyższą szkołę jazdy.

Warunki termiczne zrobiły się świetne. W korespondencjach radiowych zawodników z ziemią przewijały się co rusz informacje o czterometrowych wznoszeniach. W pewnym momencie elektryczny po raz pierwszy na mistrzostwach sięcie Poźniak wołał olśniony, że jego wariometr gnał siódemki! W chwilę potem Kępka potwierdził, iż ma też 7 m/s. — Są chyba w jednym kominie — zastanowił się Józek i dopowiedział w zadumie: — Nareszcie australijska termika, na taką się szykowaliśmy. Żeby od początku były takie pogody... — Nie skończył zdania, bo na lotnisku zrobiła się wrzawa. To aplauz dla Gorana Axa, pierwszego długoskrzydłego, który wpadł na metę. Tuż za nim przeciął ją Cartry. Mieli wspaniałe czasy przelotu. Uzyskana przez Axa prędkość przekraczała 140 km/h.

Nasi prowadzący byli wtedy jeszcze 70 km przed lotniskiem, lecz ich porozumiewania się zmieniły już temat. Informacje o wznoszeniach ustąpiły miejsca kalkulacjom koniecznej wysokości na dolot. Nawigatorzy w samochodach przeliczali ją wciąż od nowa, stosownie do malejącej odległości przemieszczających się szybko zawodników w powietrzu. Jakże ich oczekiwaliśmy na mecie! Moja niecierpliwość, oprócz osobistych emocji, miała też dodatkowy bodziec: spodziewałem się lada chwila umówionego telefonu z Warszawy. Zdążą przylecieć przed połączeniem rozmowy? Będę mógł przekazać ich prowizoryczne bodaj — wierzyłem, że dobre wyniki, czy też jedynie wiadomość, iż właśnie dolatują?

Siedem minut przed piątą Poźniak zgłasza:

— Na dziewiętnastu, mijam lotnisko Renmark.

Doskonale! To już tylko 60 km od Waikerie. Cztery minuty później meldunek Kępki:

— Tysiąc sześćset, 55 km do domu. Widzę już miasto i lotnisko też.

Ach, ta australijska widzialność! Któregoś dnia, po rozegraniu konkurencji przelotu wzdłuż trasy trójkąta w obwodzie 300 km, Franek opowiadał, że widział z powietrza równocześnie oba punkty zwrotne i lotnisko wyjściowe. Cały ogromny trójkąt jak na dłoni!

(cdn.)

WYNIKI VIII KONKURENCJI – 23. I. 1974

Klasa standard: czworobok 462 km

1.	Reichmann	NRF	458 km	1000 pkt.
2.	Renner	Australia	455 „	993 „
3—4.	Kępka	Polska	440 „	957 „
3—4.	Fitchett	W. Brytania	440 „	957 „
5.	Gordon	N. Zelandia	439 „	955 „
7—16.	Wujczak	Polska	432 „	936 „

Po VIII konkurencji:

1.	Renner	Australia	6580 pkt.
2.	Mercier	Francja	6539 „
3.	Fitchett	W. Brytania	6511 „
4.	Reichmann	NRF	6389 „
5.	Gordon	N. Zelandia	6342 „
6.	Kępka	Polska	6303 „
9.	Wujczak	Polska	5973 „

Klasa otwarta: czworobok 531 km

1.	Ax	Szwecja	96,4 km/h	1000 pkt.
2—3.	Zegels	Belgia	94.7 „	993 „
2—3.	Holighaus	NRF	94.7 „	993 „
4.	Moffat	USA	93,2 „	988 „
5.	Grosse	NRF	89.0 „	971 „
7.	Kluk	Polska	33.3 „	949 „
12-14.	Poźniak	Polska	491 km	746 „

Po VIII konkurencji:

1.	Moffat	USA	7770 pkt.
2.	Grosse	NRF	7400 „
3.	Zegels	Belgia	7380 „
4.	Ax	Szwecja	7285 „
5.	Cartry	Francja	7124 „
15.	Poźniak	Polska	6107 „
18.	Kluk	Polska	5509 „

START ELEKTRONIKI LOTNICZEJ W POLSCE

Cena 20 gr

Pisać czytelnie atramentem, długopisem lub chemicznym ołówkiem
Adresować dokładnie

Nieczytelne pismo lub niedokładny adres są często powodem zniekształcenia lub opóźnienia telegramu

Płatne wskazówki w skrótach

(Używane najczęściej)

=Pilny= (zagran. =Urgent=)
=RPx= (odpowiedź opłacona)
=TDx= (doręcza się w określonym dniu)
=XP= (doręcza się przez umyślnego posłańca na koszt nadawcy)
=Posłańcem= (doręcza się przez umyślnego posłańca na koszt odbiorcy)
=LX= (blankiet ozdobny)
=XLT= (telegram życzeniowy)
=ELT= (telegram listowy)
=GP= (poste restante)
=TFx= (przekazuje się adresatowi telefonem)
=TLX= (przekazuje się adresatowi dalekopisem)

Nadawca
(nazwisko wzgl. instytucja i adres, Nr telef.)

Opłata
za telegram zł
dodatkowa zł
razem zł
podpis

Uwagi służbowe

TELEGRAM

Odtelegrafowane
dn. g. m.
do
podpis

WARSZAWA 1

Nr sł. dn. g. m.

"SKRZYDLATA POLSKA"

(wskazówki służbowe) adresat imię i nazwisko

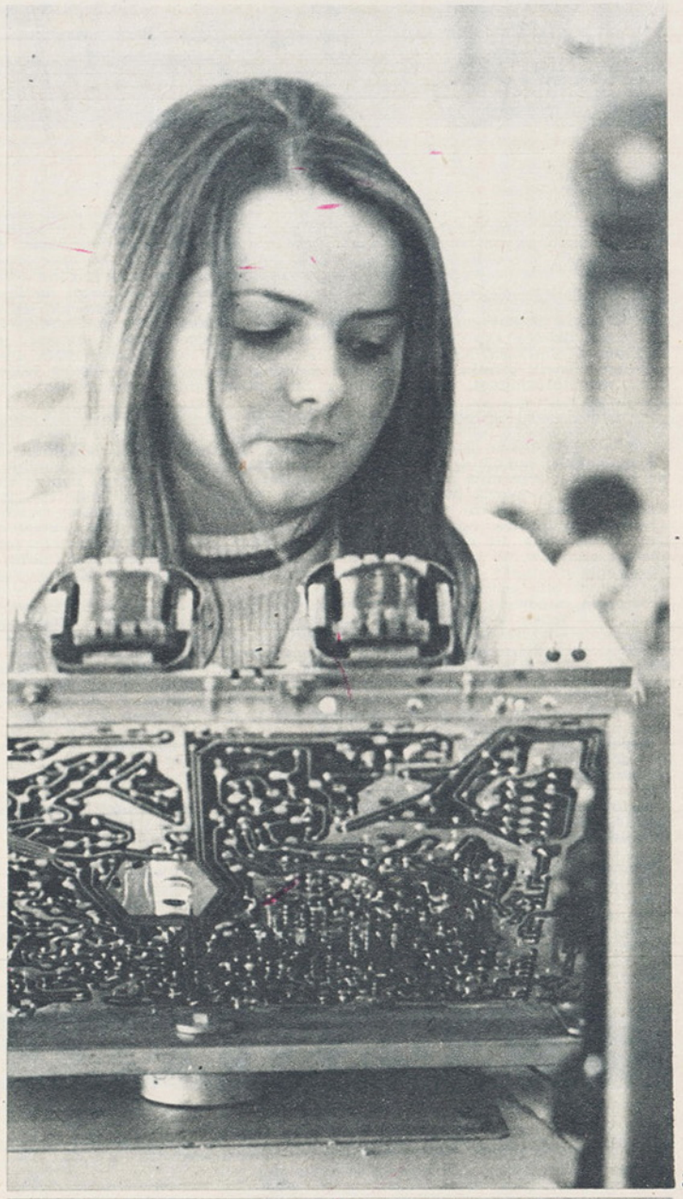
(wieś i Nr domu, albo ulica, Nr domu i mieszkania, Nr telefonu) (poczta)

GDAŃSKIE ZAKŁADY "UNIMOR" – ZNANY W KRAJU PRODUCENT OTV, A TAKŻE WIELU PROFESJONALNYCH URZĄDZEŃ DLA NASZEGO PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO – STARTUJE W NOWEJ DZIEDZINIE: ELEKTRONIKI LOTNICZEJ!

ODWRÓCIĆ

PPTiT Nr 1011 — 1973

ZF „Ruch" W-wa, z. 1204-72 — 5 000.000



2

Szerzej na ten temat – w następnej korespondencji. Teraz na zdjęciach i w tekście podpisów...

"UNIMOR" i jego załoga

Zakłady i ludzie zadecydują bowiem o stopniu wykorzystania szansy rozwoju w Polsce niezwykle potrzebnej i bardzo opłacalnej nowej produkcji dla potrzeb naszego lotnictwa. Szczególnie – gospodarczego i sportowego.

1. Podstawowa produkcja „Unimoru" – telewizory. Co trzeci odbiornik TV w Polsce pochodzi właśnie z Gdańska. Od 1957 roku wyprodukowano tu ponad 2,5 miliona „Neptunów" różnych typów.

2. Na taśmie – najnowszy „Neptun", który jeszcze w tym kwartale znajdzie się w sprzedaży: przenośny, na obwodach scalonych, pełnotranzystorowy, z integralną anteną teleskopową. Przekątna ekranu 16 cali. Cena 6 000 złotych. Słowem – rewelacja!

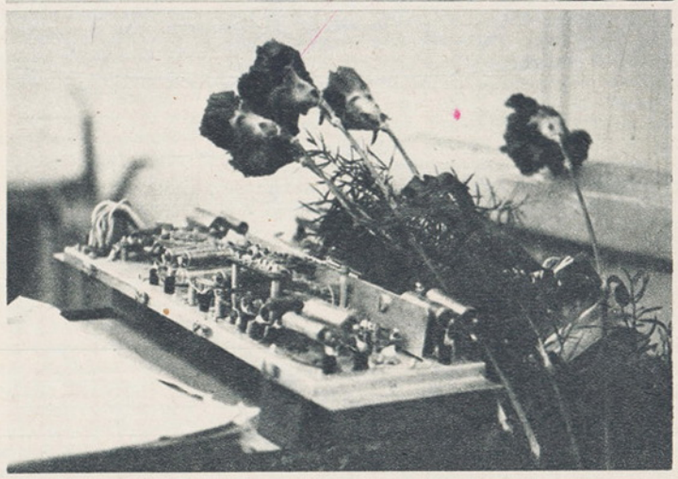
3. Mały jubileusz pierwszego „Neptuna" z nowej serii. Choć nie pokazujemy gotowego (względy handlowe), nawet dla laika jego środek świadczy o nowoczesności rozwiązań konstrukcyjnych: wszystko, co odtworzy wizję i fonię, zamontowano na jednej płycie.

4. Elektronika to w wykonawstwie kwalifikacje, dokładność, czystość. Tymi właśnie cechami legitymuje się załoga „Unimoru", zwłaszcza na Wydziale Montażowo-Strojeniowym Urządzeń Profesjonalnych. Oto przykład tych urządzeń – morska radiostacja pokładowa typu „Mewa". Nadawanie i odbiór w systemie jednowstęgowym – tzw. SSB, co w efekcie zapewnia dziesięciokrotny wzrost zasięgu przy niezmienionej mocy wyjściowej.

5. Zastępca głównego Inżyniera „Unimoru" – inż. Zdzisław Gronet jest częstym gościem wśród załogi Wydziału Montażowo-Strojeniowego. W rozmowie z reporterem „Skrzydlatej" inż. Gronet podkreślał: „MAMY BAZĘ KADROWĄ I TECHNICZNĄ DO STARTU W NOWEJ PRODUKCJI – ELEKTRONIKI LOTNICZEJ..."

Ale o tym – w następnej korespondencji z Gdańska.

Tekst i zdjęcia: ANDRZEJ ZIEMIŃSKI



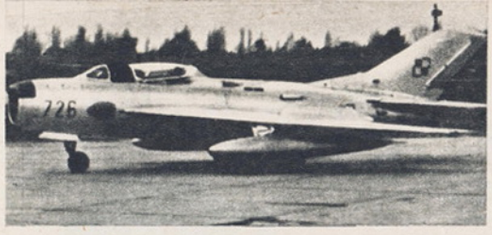
3

1

4

5

30 LAT LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO



MIG – 19 PM

MIG-19, podobnie jak wcześniejsze myśliwce Mikojana i Gurewicza, został przerobiony tak, aby mógł pełnić zadania przechwytujące w nocy i w każdych warunkach pogodowych. W nowym samolocie, oznaczonym MiG—19P, został całkowicie zmieniony przód kadłuba. Nad wlotem powietrza pojawiła się charakterystyczna „warga", w której pod pokrywą z tworzyw sztucznych umieszczona została antena radaru poszukującego, natomiast w przegrodzie dzielącej wlot na dwa tunele umieszczono paraboliczną antenę radaru. Działko, które znajdowało się w przodzie kadłuba, zostało usunięte. Usunięte zostały aerodynamiczne hamulce odrzutu na lufach działek skrzydłowych, a także zmniejszono stalowe arkusze pokrycia kadłuba w okolicach wylotu działek. Powstała także wersja MiG-19PM, w której usunięte zostały działka, a uzbrojenie składało się tylko z pocisków rakietowych klasy samolot-samolot, umieszczonych na 4 wyrzutniach rakietowych pod skrzydłami.

W jednostkach polskich MiG-19P i MiG-19PM rozpoczęły służbę ok. 1960 r., prawie jednocześnie z opisanymi poprzednio MiG-19S. Było ich niewiele i w stosunkowo krótkim czasie zostały zastąpione przez nowocześniejsze samoloty.

Konstrukcja samolotu jest podobna do wcześniejszych MiG-ów. Kadłub składa się z 2 części. Przednia mieści tunel powietrza, anteny radarowe, kabinę ciśnieniową, komorę podwozia przedniego (i lawetę działka w wersji MiG-19S). Z boków kabiny — duże arkusze blachy stalowej dla ochrony pokrycia kabiny przed gazami prochowymi działek (wersja PM nie posiadała tych blach). Tylna część kadłuba jest odejmowana. Po odsunięciu jej od przedniej części, jest doskonały dostęp dla obsługi silników. W części tylnej jest wiele dodatkowych chwytów powietrza do chłodzenia silnika i do komory dopalacza. Od spodu kadłuba jest pomieszczenie na spadochron hamujący.

Skrzydła budowy tradycyjnej, czterodźwigarowe, z nitowanym pokryciem. W rejonie lotek jeden wysoki grzebień zapobiegający spływowi strug wzdłuż płata. Lotki dwudzielne zamocowane na trzech zawiasach. W części przykadłubowej — klapy. Pod skrzydłami zaczepy na zbiorniki doczepne i wyrzutnie rakietowe (wersja PM). W wersji P pomieszczenie na działko u nasady skrzydeł, zaś na taśmy z nabojami — wzdłuż krawędzi natarcia. Na prawym skrzydle sonda prędkościomierza (w wersji S — sonda umieszczona jest w przodzie kadłuba i na ziemi może być odchylona do góry). Usterzenie pionowe tradycyjne. Usterzenie poziome — płytowe z masami wyważającymi na końcach.

Napęd: Dwa silniki RD-9B turboodrzutowe ze sprężarką osiową. Ciąg — 2 600 kG bez dopalania i 3 300 kG z dopalaniem.

Uzbrojenie: W wersji P — 2 działka NR-30 kal. 30 mm w skrzydłach; w wersji PM — 4 wyrzutnie pocisków rakietowych.

Malowanie: Cały samolot w kolorze naturalnego aluminium. Szachownice wg ogólnego schematu. Numery taktyczne czerwone. Pokrywy radaru czerwone, zielone lub granatowe.

DANE TECHNICZNE

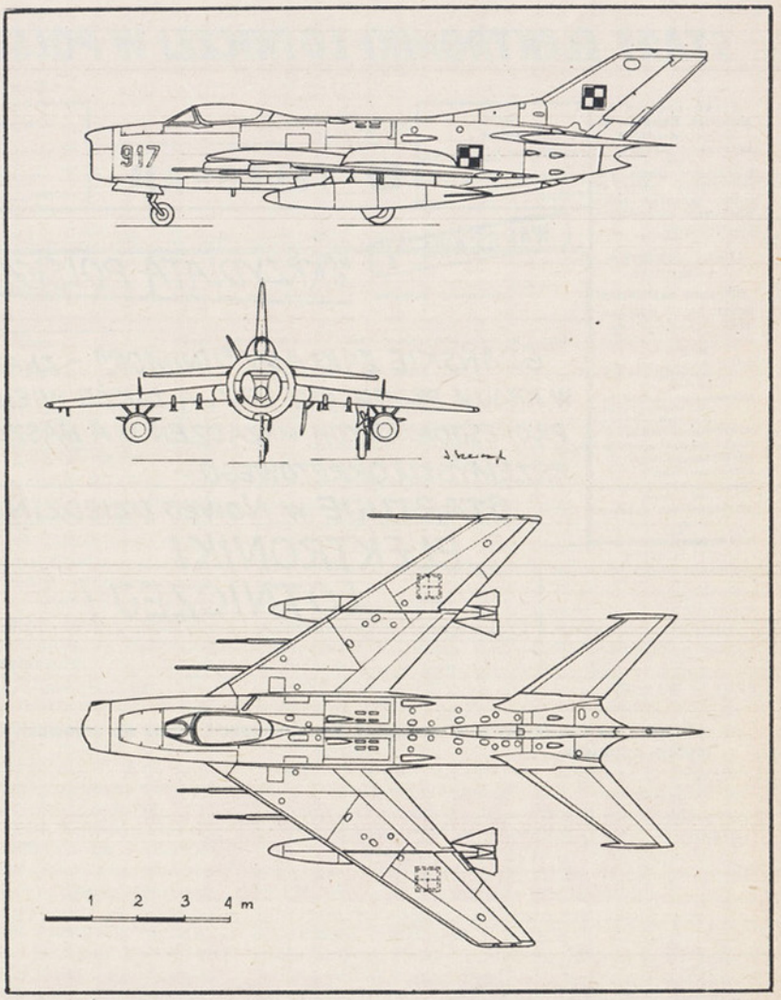
Wymiary: Rozpiętość — 9,2 m, długość — 13,5 m, wysokość — 3,8 m, pow. nośna — 25 m².

Masy: Masa własna — ok. 5 200 kg, masa użyteczna — ok. 2 200 kg, masa całkowita max. — ok. 7 400 kg.

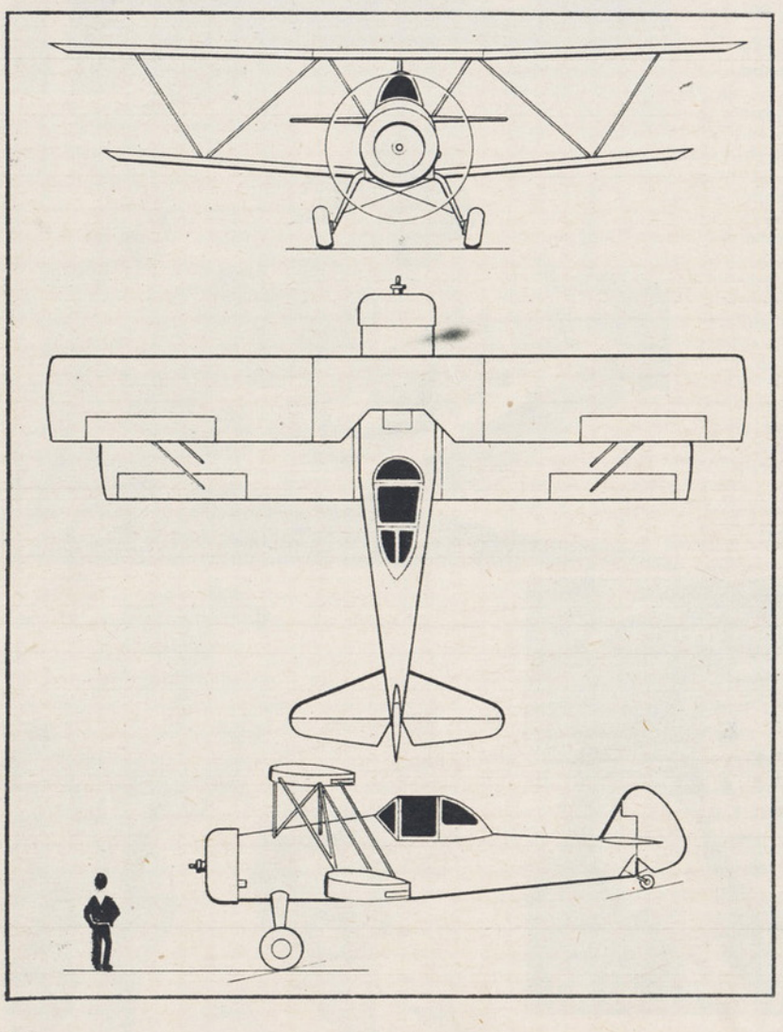
Osiągi: Prędkość max. — ok. 1 400 km/h, prędkość przelotowa — 950 km/h, wznoszenie — ok. 150 m/s, pułap — 20 000 m, zasięg 1 800 km.

Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK

Na zdjęciu: MiG-19P; na rysunku: MiG-19PM.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



MURRAYAIR MA–1

NOWA Zelandia jest krajem rozwiniętego rolnictwa, w którym szerokie zastosowanie znajdują samoloty jako nowoczesne maszyny rolnicze. Przemysł nowozelandzki produkuje kilka własnych typów samolotów rolniczych, przygotowanych do specyficznych warunków lokalnych.

Przykładem takiego samolotu jest Murrayair MA-1, produkowany przez wytwórnię Air New Zealand. Oblot prototypu tego samolotu miał miejsce w 1969 r. MA-1 wzorowany jest na rozwiązaniach znanego samolotu szkolnego Boeing „Kaydet" z lat przedwojennych (używana jest również rolnicza wersja tego samolotu, produkcji firmy Stearman), jednakże w stosunku do pierwowzoru jest powiększony i unowocześniony.

MA-1 jest samolotem rolniczym o dużym udźwigu i zbudowanym w układzie jednosilnikowego dwupłata konstrukcji mieszanej.

Skrzydła o obrysie prostokątnym mają stały profil NACA 4452. Płat górny, trójdzielny ma mniejszy skos (1,5°) niż płat dolny (3°) i wyprzedza go o 2/3 cięciwy. Zewnętrzne części skrzydeł wzorowane na samolocie „Kaydet" są drewniane, dwudźwigarowe, kryte płótnem. Centropłat górnego skrzydła duralowy. Lotki na wszystkich czterech zewnętrznych częściach skrzydeł. Klap brak. Komora dwupłata usztywniona jest rozpórkami w kształcie litery N.

Kadłub ma konstrukcję kratownicową, spawaną z rur stalowych. W okolicy wykonanego z laminatu zbiornika chemikaliów, mieszczącego się między silnikiem a kabiną, w kratownicy zastosowano rury ze stali nierdzewnej. Pokrycie w części przedniej metalowe (dural), w tylnej — laminatowe. Podwyższona kabina załogi zawiera dwa miejsca obok siebie, co umożliwia zabranie mechanika przy przebazowaniu.

Usterzenie klasyczne, usztywnione cięgnami. Konstrukcja z rur stalowych, pokrycie płócienne.

Podwozie klasyczne, stałe. Podwozie główne wolnonośne z amortyzatorami olejowo-powietrznymi. Hamulce hydrauliczne.

Silnik gwiazdowy Pratt-Whitney HP-R 1340 AN—1 „Wasp" o mocy 600 KM w osłonie NACA. Śmigło przestawialne o średnicy 2,74 m. Zbiorniki paliwa o pojemności 415 litrów.

J.S.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość skrz. górn. — 12,70 m, rozpiętość skrz. doln. — 10,67 m, długość — 8,73 m, wysokość — 3,35 m, pow. nośna — 37,9 m², wydłużenie (geom.) — 4,3.

Masy: Masa własna — 1 700 kg, ładunek chem. (max.) — 1 100 kg, masa całkowita — 3 175 kg, obciążenie pow. — 84 kg/m², obciążenie mocy — 5,3 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 225 km/h, prędkość min. — 95 km/h.

SKRZYDLATA POLSKA Korespondencje

LATAŁEM NA JAKU–11

Szanowny Panie Redaktorze!

Nawiązując do cyklu „30 lat ludowego Lotnictwa Polskiego" mam trzy uwagi. W artykule „Polskie trzydziestolecie" Vaclava Svobody (nr. 17 „Letectvi-Kosmonautika" z 1973 r.) podano, że na dzień 9.X.1943 r. polski pułk lotniczy w Związku Radzieckim posiadał 28 samolotów: 16 UT—2, 3 Po—2, 3 Jak—1, 5 Jak—7 i 1 Su—2. Intersuje mnie czy samolot Su—2 był na wyposażeniu czy też podobnie jak później I—16 był tylko okresowo używany i wycofany jako nietypowy. Autor cyklu w „Skrzydlatej" o tym samolocie nie wspomina. O ile mi wiadomo, piloci latający na bombowcach Tu—2 przedtem przekształcił się na samolotach UTB (uczebno-trenirowocznyj bombardirowszczyk). We wspomnianym cyklu na ten temat nic się nie podaje.

I jeszcze sprawa samolotu Jak—11. Będąc w wojsku miałem możność kilkakrotnie latać na tym samolocie. Otóż samolot ten miał stale kółko ogonowe, a nie chowane (jak podaje autor cyklu w „SP"), identyczne jak w samolotach Jak—12 i Jak—18. Jeśli chodzi o malowanie, to samoloty w jednostce, w której służyłem były malowane całkowicie na kolor ciemnostalowy.

Benedykt Kempski
Inowrocław

POCZTA

SZKOŁY, SZKOLENIE, ZAWÓD

Ryszard Skowronek — Zelów, Benedykt Sadowski — Cieszyny, pow. Golub—Dobrzyń, Stanisław Słowiaczek — Krzyżowa, pow. Żywiec, Wojciech Gawin — Gdańsk, Waldemar Kraftman — Białystok, Andrzej Iwan — Wodzisław, Stanisław Marczyk — Zamość, Wiesław Szwajno — Ciche, pow. Nowy Targ, Maria Szuba — Żyraków, pow. Dębica, Eleonora Stangret — Brzeźcie, p-ta Żukowo. Odpowiadamy na pytania dotyczące nauki w szkołach lotniczych, szkolenia naziemnego i w powietrzu oraz możliwości zdobycia zawodu związanego z lotnictwem.

Kandydaci do **Wojskowej Akademii Technicznej im. J. Dąbrowskiego w Warszawie** oraz do **Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J Krasickiego w Dęblinie** mogą składać podania wraz z dokumentami o przyjęcie do tych uczelni w terminie do **15 MAJA br.** Podania należy składać poprzez miejscowe sztaby wojskowe, które udzielają szczegółowych informacji o wszystkich szkołach wojskowych.

Absolwenci WOSL otrzymują dyplom ukończenia wyższych studiów zawodowych oraz tytuł inżyniera — pilota i III klasę kwalifikacji pilota wojskowego lub tytuł inżyniera — nawigatora. W WOSL istnieje także specjalność, na której kształcą się przyszli oficerowie polityczni.

W WAT studiować można m. in. następujące specjalności związane z lotnictwem: radiolokację i radionawigację na Wydziale Elektroradiotechnicznym; samoloty i osprzęt samolotów na Wydziale Mechanicznym; uzbrojenie samolotów i uzbrojenie przeciwlotnicze na Wydziale Elektromechanicznym; meteorologię na Wydziale Chemii i Fizyki Technicznej.

Informacji o Liceum Lotniczym udziela bezpośrednio szkoła. Adres: **Liceum Lotnicze przy WOSL w Dęblinie.**

Cywilne studia lotnicze odbywać można na **Wydziale Mechanicznym, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej (gdzie kształcą się m. in. przyszli konstruktorzy lotniczy) — 02-653 Warszawa, al. Niepodległości 23, oraz na Wydziale Lotniczym WSI w Rzeszowie, ulica W. Pola 2.**

Piloci Polskich Linii Lotniczych LOT rekrutują się z pilotów którzy w innym rodzaju lotnictwa (np. sportowym) zdobyli licencję pilota zawodowego II klasy. Pilot wojskowy, po przejściu do cywila i uzyskaniu wspomnianej licencji, może starać się o przyjęcie do pracy w PLL LOT.

Noszenie okularów czy skrzywienie kręgosłupa nie przeszkadza zostać konstruktorem lotniczym, uniemożliwia jednak w praktyce zostanie pilotem zawodowym. Autorytatywne orzeczenie o przydatności knadydata do zawodu lotniczego może jednak wydać tylko właściwa komisja lekarska.

O licencję samolotowego pilota turystycznego może ubiegać się pilot, legitymujący się nalotem na samolotach w wysokości co najmniej 40 godzin oraz przerobieniem odpowiedniego programu szkolenia w powietrzu.

Rodzaj praktyki elewa podoficerskiej szkoły zawodowej związany jest z programem nauczania szkoły. We wszystkich sprawach dotyczących praktyki i innych spraw należy zwracać się drogą służbową do komendanta szkoły (jednostki wojskowej).

Jedyna droga dziewcząt do lotnictwa wiedzie przez aeroklubu regionalne. Tam też należy się zgłaszać korespondencyjnie lub osobiście. Na wakacyjne szkolenie lotnicze kierowani są kandydaci i kandydatki, którzy przeszli odpowiednie przygotowania (szkolenie m. in teoretyczne) w aeroklubie oraz poddani zostali badaniom lotniczo-lekarskim w Głównym Ośrodku Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu. W tej chwili jest już zbyt późno, aby zostać zakwalifikowanym na takie wakacje. Kandydaci na lotników powinni się zgłaszać do aeroklubu w okresie jesienno — zimowym.

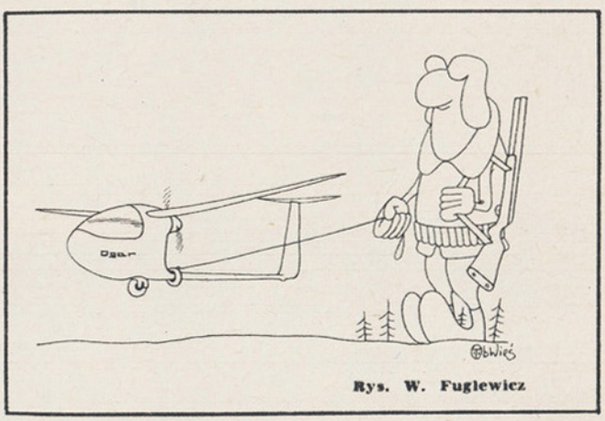
ŚMIGŁO

Kazimierz Duda — Jadowniki, k. Brzeska. Śmigła lotnicze i inne specjalistyczne akcesoria do samolotów nie są dostępne w sprzedaży ogólnej.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA

Sławomir Tybura — Młodoszyn, pow. Kutno, Zbigniew Ćwikliński — Bełżyce, Jerzy Adamiec — Opole. Odpowiadamy kolejno na pytania.

Książki z cyklu „Szkolenie szybowcowe" nabyć można w każdej większej księgarni. W przypadku trudności należy pisać pod adresem: **Powszechna Księgarnia Wysyłkowa — ul. Nowolipie 4, 00-150 Warszawa;** lub **Główna Księgarnia Techniczna — ul. Świętokrzyska 14, 00-050 Warszawa** lub **Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa.**



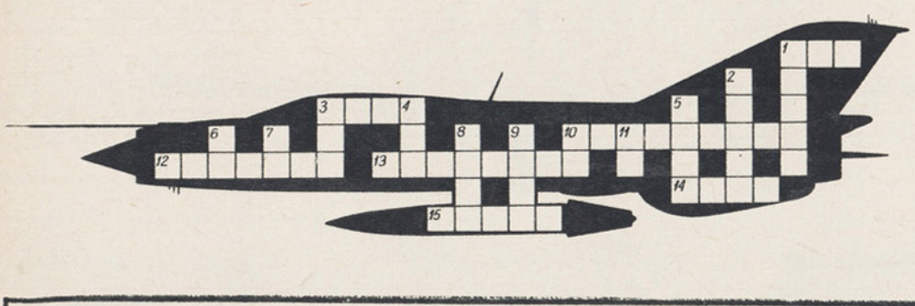
Rys. W. Fuglewicz

KRZYŻÓWKA

Poziomo: 1— wytwórnia śmigłowców w Świdniku; 3 — seria amerykańskich biernych satelitów telekomunikacyjnych w postaci kulistych powłok; 10 — słynny francuski aeronauta, pierwszy przeleciał na balonie kanał La Manche; 12 — kolor jednego ze świateł pozycyjnych samolotu; 13 — urządzenie wprowadzone na orbitę wokółziemską za pomocą rakiety; 14 — nazwa balonu S. Andree'go; 15 — wyczynowy, dwumiejscowy szybowiec, typu SZD—40.

Pionowo: 1 — imię znanej polskiej szybowniczki z lat pięćdziesiątych; 2 — równoległy do podłoża ruch powietrza; 3 — wykonał pierwszy w historii start z pokładu okrętu (14. XI. 1910 r.); 4 — nazwa polskiego szybowca, typu IS — 7; 5 — Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego; 6 — typ bombowca radzieckiego, który był na uzbrojeniu polskiego lotnictwa; 7 — typ silnika samolotu TS — 11 „Iskra"; 8 — polski samolot obserwacyjny, typu LWS—3; 9 — znakomita lotniczka francuska z lat trzydziestych; 10 — brytyjskie linie lotnicze; 11 samolot dwupłatowy, produkowany w Polsce.

Opracował:
JANUSZ PALACZ



Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 12 maja br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

ROZWIĄZANIA

PANTROPA
(nr 8 z 24 lutego 1974 r.)

Hasło: „NA NIEBIE I NA ZIEMI" TO NOWY POLSKI FILM LOTNICZY

Wyrazy pomocnicze: 1 — „Bies", 2 — „Eole", 3 — znaki, 4 — mini, 5 — „Nowiny", 6 — FAI, 7 — MZ, 8 — pilot, 9 — lotnicy.

LITEROWKA
(nr 12 z 24 marca 1974 r.)

Hasło: „NA NIEBIE I NA ZIEMI".

Wyrazy pomocnicze: 1 — naloty, 2 — Aldrin, 3 — Nobile, 4 — Isajew, 5 — Edward, 6 — Białka, 7 — IFALPA, 8 — Eisele, 9 — Iberia, 10 — „Nimbus", 11 — Andree, 12 — załoga, 13 — iglica, 14 — „Eridan", 15 — Moffat, 16 — Izotow.

KRZYŻOWKA
(nr 13 z 31 marca 1974 r.)

Poziomo: 3 — Peru, 5 — Szuba, 7 — stok, 8 — miękkopłat, 9 — wlew, 10 — KLM, 11 — szyk.

Pionowo: 1 — Lutkowski, 2 — „Żuraw", 3 — pas, 4 — lęk, 5 — „Sęp", 6 pętla, 9 — wąs, 12 — Orły.

BONY KSIĄŻKOWE wylosowali: **Jerzy Smołka** — ul. A. Mickiewicza 21 m. 3 62-100 Wągrowiec; **Włodzimierz Guzenda** — ul. Gen. Sikorskiego 37, 63-300 Ostrzeszów; **Ireneusz Kuczek** — ul. Krakowska 13 m. 7, 37-200 Przeworsk; **Jan Pietrzak** — ul. Polna 8, 99-200 Poddębice; **Janusz Skrobacki** — ul. Świerczewskiego 13 m 18, 88-100 Inowrocław; **Ryszard Galecki** — ul. Hipoteczna 23/39, 91-337 — Łódź.

ISKRA
KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

WADIM A. GEPPER — 664043 Związek Radziecki, Irkutsk—43, Bulwar Riabikowa d. 10, wk. 116. Ma 23 lata i interesuje się lotnictwem. Kolekcjonuje plastykowe modele samolotów. Posiada znaczny zbiór literatury lotniczej. Chciałby wymieniać modele i literaturę z zakresu lotnictwa i innych dziedzin.

BORYS T. RIZNIEW — Związek Radziecki, Moskwa I — 243, ul. Jarosławskaja d. 10 kw. 21. Od 8 lat interesuje się lotnictwem i zbiera modele plastykowe samolotów oraz wykonuje modele na podstawie planów modelarskich. Zainteresowany jest wymianą modeli, literatury i doświadczeń.

KRZYSZTOF SKRZYPEK — Matczyn, 24-200 Bełżyce, woj. lubelskie. Jest uczniem 6 klasy szkoły podstawowej. Interesuje się techniką lotniczą i kosmiczną. Pragnie korespondować z przyjaciółmi lotnictwa.

SKRZYDLATA POLSKA
ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
telefon: 45-00-61
02-346 Warszawa
ul. Kazimierzowska 52

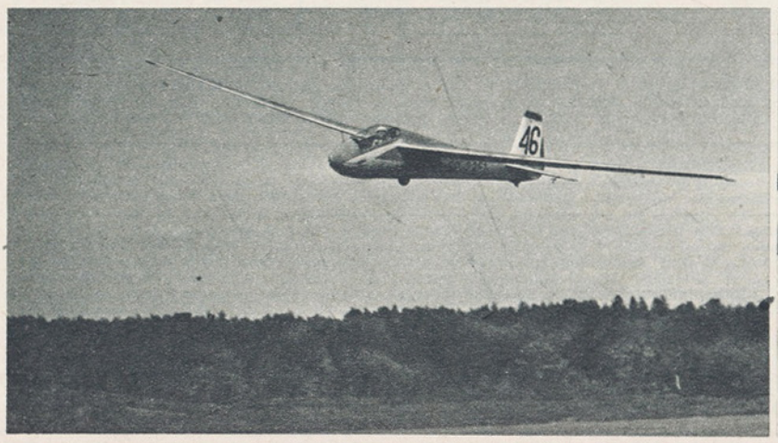
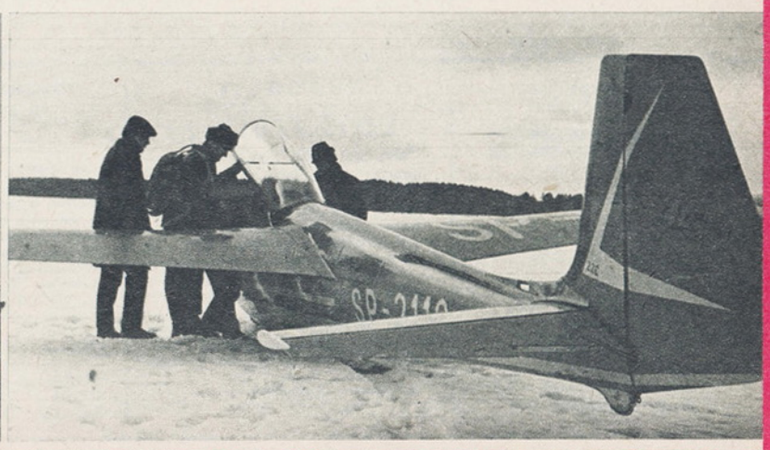
TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „30 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 30-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW KOPF — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch". w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1–6–100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00–839 Warszawa, ul.Towarowa 28. **Prenumerate ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa ul. Wronia 23. konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02–546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa, Miedziana 11. Podpisano do druku 19.IV.1974 r. Zam. 3191 W-49

SZD-22C "MUCHA-STANDARD"

Zdjęcia: H. Kuchafski i J. Michalski